MSZ

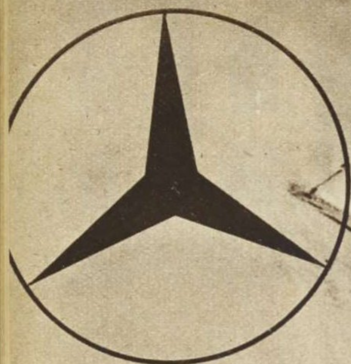
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

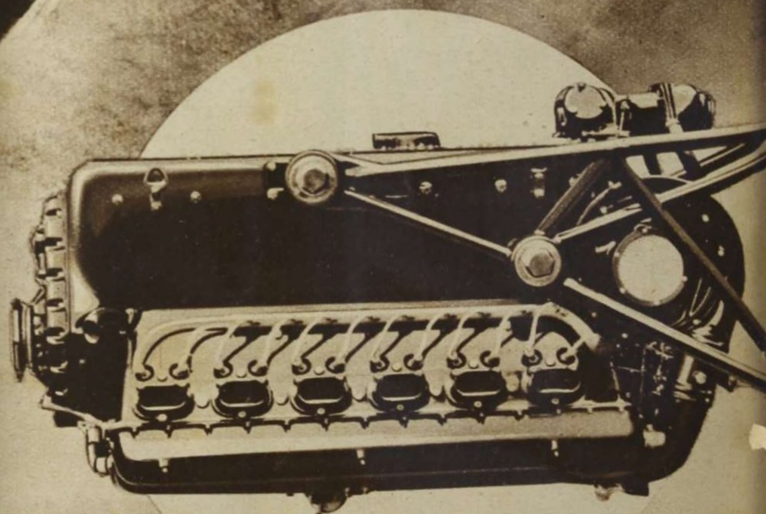
1941 JÚLIUS 1 (13. SZÁM)



ÁRA 50 FILLÉR



GOTSCHKE 40



MERCEDES-BENZ

REPÜLŐMOTOROK

LIBIK ÉS TÁRSA

Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő-u. 30. Telefon: 118-927

MOTORSZELEPEK, MOTOR- ÉS REPÜLŐGÉPALKATRÉSZEK, CSAVAROK, ALUMINIUM ÉS DURALUMINIUM SZEGECSEK stb.

FIZESSEN ELŐ

a

MAGYAR SZÁRNYAK-ra



ERNST LEITZ · WETZLAR

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET (viszonteladók részére):

GAMMA KFT. Budapest, IV., Apponyi-tér 1

VARTA





Gyártja:
TUDOR ACCUMULATORGYÁR RT.



SCHUCHARDT ÉS SCHÜTTE

BUDAPEST, VI., TERÉZ-KÖRÚT 46

Telefon: 123-981
112-907



Repülőgépek gyártásához és javításához, egyetemes maró- és csiszológépként használható hajlékonytengelyes motorokat, hajlékony tengelyeket, maró- és csiszolószerszámokat a legtökéletesebb kivitelben szállítunk.



MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 13. SZÁM * BUDAPEST, 1941 JÚLIUS 1



A német légierő győzelmesen küzd
az orosz haderő ellen



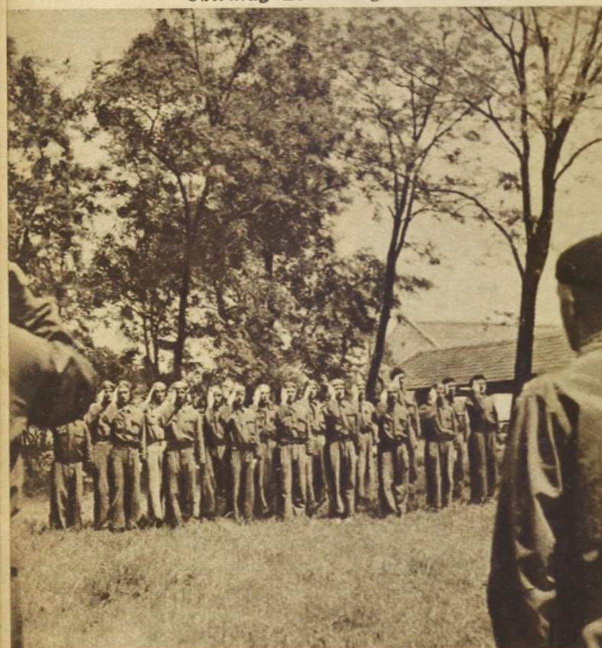
A ferihegyi mótoros kiképzőkeretek oktatói az oktatói kar vezetőjével, Czirmay Zoltán ny. századossal



Bihácsy szds. festménye

FŐMÉLTÓSÁGÚ KORMÁNYZÓ URUNK

73. születésnapját ünnepélyes keretek között ülték meg a HMNRA kiképző keretei



Tisztelgés



Díszebéd

A növendékek elvonulnak



Kovács Sándor főoktató beszél



Az ünnepség



LÉGIHÁBORÚ

1941. VI. 15—VI. 25.

A hadiesemények nagy lendülettel adtak az elmult tizenegy nap alatt más irányt a háború fejlődésének. Ezeknek a napoknak eredményei éppen olyan sorsdöntők, mint az elmult év nyugati offenzívájának első sikerei.

Röviden összefoglalva: az angolok sollumi erős támadása 17-én összeomlott, Szíriában a francia csapatok szívósan védekeznek tovább is. Az atlantióceáni csatában változatlanul pusztul az angol hajótér, a Csatorna feletti légiharcokban pedig az angol légierő. Abesszíniában még mindig vannak szívósan védekező olasz helyőrségek. *Keleten pedig a kétarcú és áruló Szovjettel szemben megindult a világtörténelem legnagyobb támadása* levegőben, szárazon és a tengereken, hogy az új Európa felépítésének legnagyobb világnézeti ellenfelével, a bolsevizmussal végezzen.

A Szovjet elleni harc ennek a kornak kereszteshadjárata, az ott támadó német és szövetséges csapatok sikerét kívánja az elvakult Anglia kivételével az egész művelt világ. A 23 éves vörös uralom fenyegető nagy árnyéka az európai égboltról el fog tünni. A bomlasztó szovjet propaganda, fegyverkezés és terror vörös tűzfészkét a Kelet felé menetelő tengelyhadak el fogják taposni! A háborúnak ebben a szakában mi repülők ismét csak a német légierőt csodáljuk. Azt a légierőt, amelyik nyugaton, Egyiptomban, az óceánon, a Földközi-tengeren és a végtelen orosz föld felett mindenütt harcol és győz.

*

Wavel kettős kezdeményezése, támadni Tobruk felé, a várost felszabadítani és a német-olasz csapatokat a kellemetlenül közeli egyiptomi—libiai határról visszaszorítani, másrészt az iraki petróleum védelmére tervezett sziriai »menetgyakorlat« is balul ütött ki. A német-olasz csapatok fényes győzelmet arattak a háromnapos sollumi csatában. Szíriában pedig erős a francia ellenállás és a túlerővel szemben sem lankad.

A Sollum—Capuzzo—Halfapa-szoros körüli nagy páncélos támadáshoz az angolok igen erős kötelékeket vetettek harcba repülők támogatásával. A német és olasz repülők a háromnapos küzdelemben erősebbeknek bizonyultak. A korszerű védekező harc, amit a németek Sollumnál bemutattak, felmorzsolta a támadó erejét. A kitűnő légvédelmi tüzérség, az elszigetelt állásaiban is hősiesen kitartó német és olasz gyalogság, az eredményes ellentámadásokat és bekerítő műveleteket végrehajtó páncélos erők a zuhanóbombázók, vadászok és rombolók támogatásával a támadás feladására és a harctér elhagyására kényszerítette a három napon át eredménytelenül rohamozó angolokat. A német felderítés a kevés terepfedezettel rendelkező kopár sivatagi hadszintéren minden megmozdulást észlelt és jelentett. A zuhanóbombázó támadások oly eredményesek voltak a gyülekező, tartalékban levő és támadáshoz felfejlődő angol páncélosok ellen, hogy az angol foglyok szerint, ez döntötte el a támadás sorsát. 270 harckocsi és 43 lelőtt angol repülőgép maradt a német Afrikahadtest állásai előtt. Ez a nagy szám mutatja, hogy milyen erővel indult meg az angol támadás, teljesen a német háborús tapasztalatok felhasználásával és utánzásával. Csak a siker maradt a német védők oldalán, akik egyben megmutatták, hogy a korszerű védelem is milyen erős fegyvertársat kapott a repülőgépben. Az afrikai harctéren azóta ismét csak felderítő és tűzérségi tevékenység folyik és a légierő bombázza új krétai alapjáról az angol haditengerészet két legfontosabb kikötőjét, Alexandriát és Haiffát. Az Alexandria elleni támadások az angol haditengerészet ottani egységei között igen súlyos károkat okoztak.

*

A Szíria elleni angol támadás, a nagy fölény ellenére lassan halad előre. Damaszkuszt az angol és De Gaulleista csapatok a támadás tizenhatodik napján érték csak el és erős harcok után vették birtokba. Francia repülőerők eredményesen léptek fel a part mentén

hadihajók támogatásával előnyomuló angol csapatokkal szemben, ugyanott a francia hajóraj is sikerrel harcolt az angol hajók ellen. Az ottani harcok gyors befejezésével nem lehet számolni, úgyhogy Wavell offenzívája eddig csak félsikereket ért el itt is, egyben az angolellenes francia tömeghangulatot eredményesen fokozta.

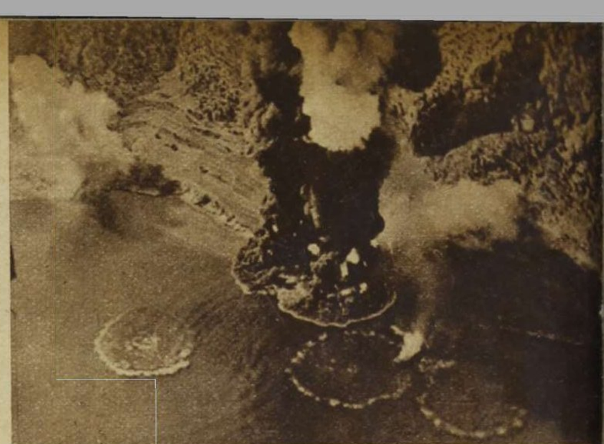
*

Az atlantióceáni és Anglia elleni küzdelem igen erős légiharcok között folyik tovább. Anglia e hónap közepe óta nappali repülőtevékenységét fokozza. A francia-belga tengerpart hadicéljai ellen nappali, a német Északi-tengeri és a Ruhr-vidék ellen éjjeli támadásokat kezdeményez. A nappali bevetések természetesen csak erős vadászvédelem mellett számíthatnak sikerre, ezért a Csatorna légterében a német vadászokkal komoly ütközetekre kerül a sor naponta. Az első tíz nap repülővesztesége angol részről 156, német részről 34 gép, két hét alatt pedig több mint kétszáz angol vadász- és bombázógép veszett el.

Az angol légitámadásoknak, mintha 20-ika óta lekötő célzata lenne, nehogy a Szovjetbirodalom elleni harcában a német légierő jelentős vadászkötelékeket vonhasson el nyugatról. A német légierő hihetetlen erejét igazolja, hogy kiváló személyzetével és gépanyagával ezt a többfrontos küzdelmet is győzelmesen bírja. Nyugaton a két kiváló vadászezredparancsnok: Mölders és Galland 72., illetőleg 69-ik légigyőzelmét aratva, a legmagasabb hadikitüntetésben részesült. Vadászezredeik együttesen 1360 légigyőzelmet arattak a 22 hónapja tartó légiháború alatt. Az éjjeli vadász-elhárításban működő kötelékek közül is egy osztály már száz légigyőzelmet ért el. Az éjszakai vadászrepülő bevetés ezzel a nehéz éjszakai légvédelmi kérdést is a megoldás felé viszi. Különösen Németország szempontjából nagy jelentőségű ez az eredmény, mert az odairányuló angol támadások mind a sötétség idejére esnek.

Az Atlanti-óceánon változatlan eredménnyel folyó hajóelsüllyesztések alapja a tökéletes légifelderítés. A német vízirepülő-, távolfelderítő- és távolbombázógépek a blokádhatáron belül oly sűrű figyelő- és felderítőhálózatot létesítettek, amiből nem marad ki az óceán, főleg a főhajózási vonalak menti részéből a legkisebb sáv sem. A hajóelsüllyesztések közül többet a repülők éjjel értek el. A légifelderítés és a búvárhajók és felszíni hajóegységek közötti jól megszervezett együttműködés egyre súlyosabb hajóveszteségeket eredményez. Nyersanyaghiány már a hadiiparágakban is jelentkezik, úgyhogy az angol hadianyaggyártás lassú sorvadása emiatt is megkezdődött.

Az Anglia elleni légitámadások hevessége csökkent ugyan, de még mindig eléggé eredményes és kiadós a kikötők, repülőterek és hadiüzemek ellen. Mi vár Angliára, ha a Szovjet legyőzése után az egész német légierő felszabadul? Ma már lehet látni, hogy a Szovjet a mult nyáron Anglia ellen megkezdődött repülő megtorló támadások végső kifejlődését akadályozta meg, mikor a német határ közelében hadseregét támadásra összevonta. A számban erős vörös légierő kiegyensúlyozására jelentős német repülőkötelékeket kellett Keleten készen tartani. Ennek köszönhette Anglia, hogy a



csapás 1940 őszén elmaradt. Mi lesz idén őszre? Hol lesz a Szovjet, az amerikai segítség, a döntő pillanatban? A Szovjet elleni háború megindulása lett az a rendkívüli hadiesemény, amit az utóbbi hetekben a német nyilatkozatok sejtettek. Az előzményeket és az okokat, a helyzet alakulását a német külügyminiszter nagy nyilatkozatában felsorolta. A német keresztes haderő hat nap óta a két világnézet döntő harcát vívja. Ebben az óriási támadásban a német légierő a legmesszebbre és a legkeményebben sujtó kardot jelképezi. A német és vörös légierő összeütközése amerikai filmriportereknek világszenzáció, nekünk a német leszámolás könyörtelen kezdete. Az az összeütközés már kezdetben mérhetetlen sikereket hozott a német légierőnek. A nappal támadó erős szovjet repülőkötelékek egymásután semmisültek meg légiharcban. A hadirepülőtereken felvonult orosz gépek között pedig olyan pusztítást vitt véghez a német harcirepülők támadása, amire még nem volt példa. Kétezernél több gép az első két támadási napon. 4107 gép a támadás ha-

Kréta a tengely kezén

Szállítógépek tömege ontotta a német csapatokat Krétára



Angol foglyok a szigeten



A magaslat német kézen.





todik napja végén. A fájó német veszteség kereken csak 150 gép. Ezek a számok mindent elárulnak. A gépanyag minősége, a repülőkiképzés, a szellem, a vezetés, az emberanyag értéke összehasonlíthatása szempontjából.

Mert a számbeli fölény nem is kis százalékban a támadás kezdetén a Szovjet oldalán volt. A német légierő számos más, főleg harcikocsialakulatok ellen végzett erős támadásain kívül, már a támadás második napján, a légifölényt kiharcolta. Az orosz légierőre mért megsemmisítő csapás értékéből semmit sem von le az a tény, hogy a szovjet repülőanyag nagy százaléka elavulás határán volt és az új német és amerikai gép- és motorgyártásra alapozott korszerű felszerelés éppen hogy megkezdődött. Ilyen anyaggal a német vezetést támadásra provokálni vakmerőség volt. A tömeg tévesztette meg a szovjet vezéreket, akik az erőt is csak a tömegben látták mindig. Az orosz repülőgépek tömege még alkalmazás előtt megsemmisült és a legkritikusabb pillanatokban hiányzott.

A szovjet gépanyagról sokáig nem voltak megbízható hírek, de mióta a német-szovjet együttműködés révén a betekintés lehetővé vált, kitűnt, hogy a repülőanyag nagyon vegyes és túlnyomórészt elavult teljesítőképességű.

Vadászgépeik közül a leggyakoribb Rata (J. 16), a ZKB (J. 17) 1936-os típus 750, illetve 850 lóerős motorokkal 450—480 kilométeres sebességgel, messze elmarad a Me. 109 és He. 113 német vadásztípusoktól. A Curtiss 40 és az első Me. 109 típusú vadászgépek a sorozatgyártás kezdetén voltak, a harctérre legfeljebb a kísérleti gépek kerülhettek ki.

Rombolójuk is volt egy 1936-os amerikai (Bell?) mintájú 300 kilométer körüli sebességű, 3 géppuskával. Hol marad ez a FW. és Me. német rombolók mögött?

A felderítő gépek közül a közelfelderítők nagyjában egyenértékűek a német gépekkel, a német kf gépek felszerelése azonban lényegesen jobb. A távolfelderítőik egyben bombázásra alkalmas többfeladatos gépek. Hatósugár 1000 km, legnagyobb sebesség 250—350 km között tehát elavult és vadásztámadás esetén sebessége révén elmenekülni nem tud.

A *bombázó* típusaik rendkívül változatosak, korszerű amerikai és német gépek gyártási jogát megszerezték, de ezekből a gépekből (Martin, Douglas) kevés került még ki a gyárakból. Legnagyobb számban az 1937-es Martin (TB—6) 360 km-es sebesség és a Zkb 26, L. Sch. jelzésű szovjet gépek is egészen elöregedett típusok voltak. A csapatnál Finnországban még úgy ahogy beváltak, de a német légvédelem és vadászokkal szemben sikerre nem számíthatnak, csak a legújabbak közülök. Ezek száma pedig kevés. Alacsonytámadásra gyakran használják bombázóikat, de pl. zuhanóbombázójuk nincs! A szállítható bombasúly 400 és 2000 kg között változik.

Csapatszállító és éjjeli bombázóik a Douglas D. 3-on kívül, amit most kezdtek gyártani, a német Ju 52-es és Ju 90. teljesítménye alatt álló két- és négymótoros szállító gépeik vannak igen nagy tömegben. Ezek hatósugra 1000 km, sebessége 200/250 km 16—32 embert tudnak befogadni teljes felszereléssel.

Vízirepülőgépeik orosz és amerikai eredetűek, számuk nem nagy és 1934—38-ból valók.

Az orosz légierő legnagyobb értéke az ejtőernyőscsapat, állítólag százezres összlétszámú, a minden katonai körzetre szétosztott ejtőernyős fegyvernem. Ennek megfelelőleg nagy a szállítógépek száma is.

Az elsővonalbeli orosz gépek száma meghaladja a 10.000-et, de ebből korszerűnek mintegy 15—20% tekinthető. A tartalékanyag még gyengébb, a háborús gyártási teljesítmény ismeretlen. Egy szibériai repülőipari csoport kivételével az összes gyárak a Szovjet európai területére esnek. Munkáslétszám a kb. 58 nagyüzemben közel háromszázezer fő volt. Az új telepek az Ural környékén most épülnek. A gyárak legnagyobb része a német bombázók hatósugarán belül van és nem tételezhető fel, hogy a német légierő nagyszabású megsemmisítő támadásai a szovjet repülés ipartelepeit kerülnék ki. Anyagot pedig az orosz nem kaphat, legfeljebb az USA-ból, de onnan is csak Anglia rovására. Az orosz repülőerő feletti nagy német győzelem csak megerősíti Lindbergh két év előtti véleményét a Szovjetről, mint nagy légihatalomról.

Az orosz repülés katonai szervezése az önálló légierőt megszüntette még a Tuchacsevszkij-féle szervezkedés leverése után. Egyes légierőcsoportok tartoznak minden katonai körzethez felderítő, harci és szállító alakulatok, továbbá egyes zászlóaljak. Állítólag a szovjet vezérkari főnök alá rendelve háború esetén külön önálló légihad is alakul bombázó és ejtőernyősöket szállító repülőalakulatokból. Schaposnikov marsall a szovjet légierő parancsnoka és a hadügyminisztériumban a repülő államtitkárságszerű szervezet vezetője. Az orosz légierő háromnegyed része Európában, a többi főleg Szibériának távolkeleti részén, a Mandzsu határon és külső Mongólia területén állomásozik.

A szovjet légierőnek nagy hátránya a szakképzett és használható repülőgépszerelők hiánya. A muszka nem jó műszaki munkás, amellett hanyag. A finn háborúban igen sok baj volt a földi személyzet használhatatlansága miatt. A hajózók kiképzése átlagban a korszerű kiképzés nívója alatt áll, egyes kiváló repülőik és mérnökeik vannak. Sokat kivégeztek 1938-ban a vezető katonák és technikusok közül, ezért a vörös légierőnek számos sebezhető része van. Az első német eredmények is ezt igazolják. A vezetés körül van a legnagyobb baj személyi téren, ezért fog a szovjet légierő várakozáson aluli szerepet játszani a mostani küzdelemben.

A vörös repülők orvul hazánkra is támadtak. A megtévesztő jelzésű orosz gépek kassai támadásáért a magyar légierő szovjet katonai célok bombázásával felelt. A sikeres támadásban résztvevő gépeink bevetése többször megismétlődött és az északkeleti országrészre berepülő vörös gépeket vadászaink és légvédelmünk sikeresen verte vissza.

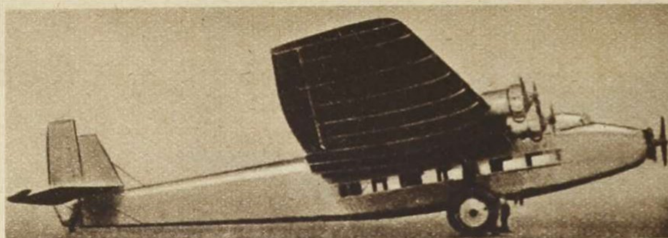
B. T.

Olasz stukák



A SZOVJET LÉGIERŐ GÉPFAJTÁI

BOMBÁZÓK



ANT 14 szállító- és bombázógép (elavult). Hatótávolsága 1200 km. Sebessége 220 km/ó



TB 3 nehéz bombázó (elavult). Hatótávolság 2000 km. 3000 kg bombával. 200 km/ó sebesség



RD (ANT 25) távolfelderítő, bombázó. Hatótávolság 600 km. 260 km/ó sebesség



SB 2 bombázó (modern). Hatótávolsága 1500 km. 6400 kg bomba. 420 km/ó sebesség

VADÁSZGÉPEK



J 15 vadász együléses. 360 km/ó sebesség



J 16 vadász együléses. 450 km/ó sebesség



J 17 vadász együléses. 500 km/ó sebesség

FELDERÍTŐ ÉS TÖBBFELADATÚGÉPEK



MR 5 felderítőgép



R 3 felderítőgép



R 5 többfeladatú gép

AKKUMULÁTOROK, ELEKTROMOTOROK

minden célra legolcsóbban

„ERGON"

Budapest,
VIII, Rökk Szilárd-u. 32
Telefon: 137-010

Egyetemes
Villamossági
Vállalat



LÉGIERŐNK VISSZAVÁG

Szovjetlaktanyákat, hangárokat, olajtartályokat, autótáborokat, vasútállomásokat rombolták a magyar megtorlás repülőbombái — Részletes helyszíni beszámoló a légierők második megtorló támadásáról — Bombavetőink pusztító útja erős légelhárító tűzben egy nagy szovjetváros felett

(A honvéd légierők haditudósítójától.) Hajnalodik *»Valahol Magyarországon«* egy hadirepülőtéren. Most kél fel a nap narancssárga korongja. Hűvös, szellős az idő, csendesen bólogatnak az óriási akácfák, takaró lombsátruk alatt rendkívül ügyes rejtéssel húzódnak meg a nagy, kétmotoros Junkers-típusú bombázók. Benzin- és olajtankjuk már színültig tele és még az este megetették bombákkal a gépeket. Indulásra kész a bombavetőgépek serege, hogy másodízben fizessen a vörösök alattomos kassai támadásáért.

Autó surran a tereptarka vászonsátrak egyike elé, fürgén ugrik ki a bombázóalakulat parancsnoka, egy repülőalezredes. Percmultán végigszalad a parancs:

— *Motorokat beindítani!*

Lassan-lassan fordulnak át a háromágú légcsavarok, hirtelen beugranak, egymásután csapnak ki a lángok a kipufogócsöveken. Fel-feldördülő motorzaj tölti be az óriási hadirepülőteret, a légcsavarok egyre gyorsabban forognak és a bevetésben résztvevő tisztek, pilóták sűrű, szoros kört zárnak parancsnokuk körül, hogy a nagy motordübörgésben minden szavát hallják.

Egy szovjetváros ellen indul a támadás

— A célt tudjátok már!...

És megnevezi a Szovjet egyik világháborúból jólismert nagykiterjedésű városát, ahol rengeteg katonai cél van. Nagyméretű fényképtérképet oszt ki. *A kitűnően sikerült leleplező felvételt felderítőink készítették.* A kép olyan aprólékosan tiszta a nagy magasságból készült felvételen, hogy a legkisebb melléképületet is tisztán ki lehet venni rajta.

A kiértékelés során kijelölték a bombázandó katonai vonatkozású célpontokat, halvány vonalakkal körülkerítették, megszámozták őket és a gépek a megszámozott pontokat kapják feladatul. Az egyesszámú feladat például *a kisebbik vasútállomás*, a kettes számú célpont *óriási katonai autótábor*, legalább négyszázötven szovjet katonai gépkocsi van összezsúfolva benne. A következő cél: *olaj- és benzintartályok.* A többi: *laktanyák,* — igen sok laktanya van a városban — *repülőtér.*

— *Gépbeszállás negyedóra mulva!* Mindenki pontos legyen, mert a megadott időpontban más bombázóalakulatokkal kell találkoznunk a kijelölt gyülekezőhely légterében.

Indulás!

A bombázógépek motorai mind dörögnek már, fékbakok tartják vissza a nagy Junkerseket, légcsavarjaik orkánja meg-meghajlítja az óriási akácfákat.

— A felderítés szerint a vasútvonal mellett erős légvédelmi tüzérség van, ezt elkerüljük, a várost észak felől támadjuk meg, hogy a nap irányából jöjjünk...

Pilóták és megfigyelők a parancsot ellenőrzik térképeiken.

— *Tiszta a dolog?*

— *Tiszta!* — hangzik kórusban a válasz.

Minden bomba célban ült

Villámgyorsan bebujnak a zippzáras bőruhákba, van, aki csak lélekmelegítő báránybőrmellényt vett fel, a tisztek derékszíjat, pisztolyt kötnek föl. Percek alatt történik mindez és a kiszabott indulás ideje előtt néhány pillanattal már a géppuskalövészek is bent vannak üléseikben.

Erről a hadirepülőtérről nagyobb számú bombázó indul rajonként, a nagy dübörgés megreszketteti a környéket, a motorok dörgő kórusa olyan hangos, hogy kiabálva sem értjük egymás szavát.

— *Hű, micsoda csinadratta lesz!* — kiált valaki a startoló gépek után. Az egyik géppuskalövész start közben kidugja a törzsből a jobbkarját, három ujját felemeli, azután lemutat a földre.







Azt akarja közölni bajtársaival, hogy *ha módja lesz rá, három szovjet vadászgépen alul nem adja.*

Végtelenül hosszúnak tűnik az az idő, míg a gépek odavannak. Negyedóránként számoljuk, hogy most hol lehetnek, mikor léphették át a Kárpátok határvonalát. Szívesen hallanánk a rádiójelentéseket az út egyes szakaszairól, de bombázógépeink rádióadói némák, még egymásközt sem érintkeznek, nehogy a bolsevista ellenségnek lehetőséget nyujtsanak arra, hogy a rádióadás hullámaiba behangolódjék...

...Negyedórával eltelt már a gépek visszatérésére számított idő, amikor egyre erősödő motorzaj hallatszik. Gyorsan növő fekete pontok közelítenek a hadirepülőtér felé, a várakozókból kirobban a kiáltás:

— *Jönnek!*

Mintha gyakorló bombavetésről térnének haza, úgy jönnek szabályos rajokban. Nagy körben körülhúznak a hadirepülőtér szélén s idelent számolják őket:

— Három... hat... kilenc... stb.

Csak nem maradt oda valaki?

Elsőnek *a vezérgép* ér földet, odagurul a tereptarka sátor elé, az alezredes homlokára tolt sapkával, jókedvű izgalomban ugrik ki belőle:

— *Úgy ültek a bombák, hogy jobban már nem is pottyanthattuk volna őket!*

Az alezredesnek nincs ideje kielégíteni a kiváncsiskodókat, gyorsan számbaveszi a visszatért gépeket, hevenyészett asztalhoz ül, jegyzőblokkjára rövid, katonás mondatokban meg kell szövegeznie előbb a Légierők Parancsnokságához küldendő első rövid jelentését. Gyorsan szalad ceruzája a papiroson:

— *Jelentem, hogy a feladatot az igen erős légvédelmi tüzérségi tűz ellenére láthatólag teljesen megoldottuk...*

Minden bombázónk visszatért

A türelmetlenek a vállán keresztül olvassák a jelentés frissen születő mondatait:

— *Micsoda zürzavar lehetett ott!*

Az alezredes tovább ír:

— ...*A bombák az elrendelt célokra estek. Az innen bevetett repülőgépből eddig...*

Odafordul társaihoz:



— Megszámoltátok már, hány gép jött vissza?

Jelentik a gépszámot.

És írja tovább:

— ...*Bevetett gépeinkből eddig ennyi repülőgép tért vissza...*

Sorra számbaveszi társait:

— Veszteséget látott valaki?

Gyorsan pergő a válasz, egy zászlós mondja:

— Én egyet láttam meredeken lesiklani tőlünk balra, *de a motorjai jártak...*

Ez is belekerült az első jelentésbe. Az alezredes még nem jutott az új mondatban a pontig, amikor harsány, jókedvű kiáltás hangzik:

— *Ott jön még egy!*

Az alezredes ceruzája a jelentés fogalmazványából gyorsan kihúzza az előbb írt számot, kijavítja eggyel többre.

— *Még itt is jön!*

— *Alezredes úr, emitt is jön egy!*

— *Hála Istennek, itt van mind!*



Gyorsan áthúzza a kijavított számot és föléje írja: *valamennyi hazaérkezett...*

A Raták kerülik a harcot

Izgalomtól fűtött, gyorsan pergő beszámolók követik egymást:

— A bombavetés után hazafelétérőben a várostól 15 kilométernyire három *Rata* támadt ránk! *De 400-nál közelebb nem jöttek, tüzet sem nyitottak ránk!*

— *Énrám lőttek! Balszárnyam két foszforcsík közé került!*

— Én rájuk lőttem egy sorozatot, de kitértek...

— Te, Jóska, néktek erős tűzhareotok volt, úgy látom...

— Nagyon jól lőttek lentről, *tele volt szeplővel a világ!*

— *Engem is körülpamacsoztak!*

— *Kettő olyan közel robbant hozzám, hogy kutyául megdobta a gépet!*

Az alezredes lezárja a vitát:

— *Gyönyörűen dolgoztatok!*

Most sorraveszi minden gép hajózószemélyzetének jelentését. A beszámolókból kiderül, hogy *a rendkívül erős földi légelhárítás ellenére tökéletes és pontos munkát végeztek a fiúk.*

— Bennünket három raj kapott el — hangzik az egyik beszámoló — rajonként keringtek körülöttünk, szerencsére már a bombavetés után vettek csak észre bennünket. Előttünk volt egy felhőfoszlány, belementünk. Egy perc után már ki is értünk belőle, *a három Rata raj ott lesett bennünket, ahol a felhőbe mentünk... Nem akaródzott utánunk jönni...* Háromszor ismétlő-



dött meg a játék, mi mindig elkaptunk egy-egy felhőt, vakoltunk egy darabig, ahogy kijöttünk a felhőből, nevetni kellett, hogy *a szovjet repülők újból és újból ott lesnek ránk, ahol eltűntünk a felhőkben...*

— Lőttek rátok?

— Nem. Néhányszor lövőtávolságban voltak, meleg is volt a helyzet, mert nékünk nem volt kényelmes lövőhelyzetünk... De mégsem lőttek, úgylátszik, kerülik a légiharcot. Egyszer történt meg, hogy 200 méterre jöttek hozzánk, de ahelyett, hogy lőttek volna, *gyorsan csináltak egy S-fordulót, hogy mennél hamarabb távolabb legyenek tőlünk...* Nevetséges, de a helyzet olyan volt, mintha *saját gépeink adtak volna körülöttünk szabályos vadász-kíséretet...*

— Lőtt le valaki szovjet gépet?

— *Nem lehetett, alezredes úr, mert nemigen jönnek puskavégre.*

Egyetlen egy *Ratát* sikerült csak eltalálni, még az első megtorló bombatámadás alkalmával. A géppuskalövész egész sorozatot eresztett bele, a foszforcsík a gép közepébe fúródott, a Rata a célzókészülék fonalkeresztjének közepén ült éppen. A sorozat után a szovjetcsillagos gép fejreállt és pergő dugóhúzóban zuhant lefelé. Egy másik bombavetőgépünkről figyelték meg, hogy *a Rata gép pilótája kiugrott a gépből...*

Nem találtak a szovjet ágyúk

— Nagyon erősen lőttek bennünket is, — jelenti egy másik gép parancsnoka.

— Igen, nagyon sok légvédelmi ágyú volt odalenn. Körülbelül hányat számoltatok ti össze?

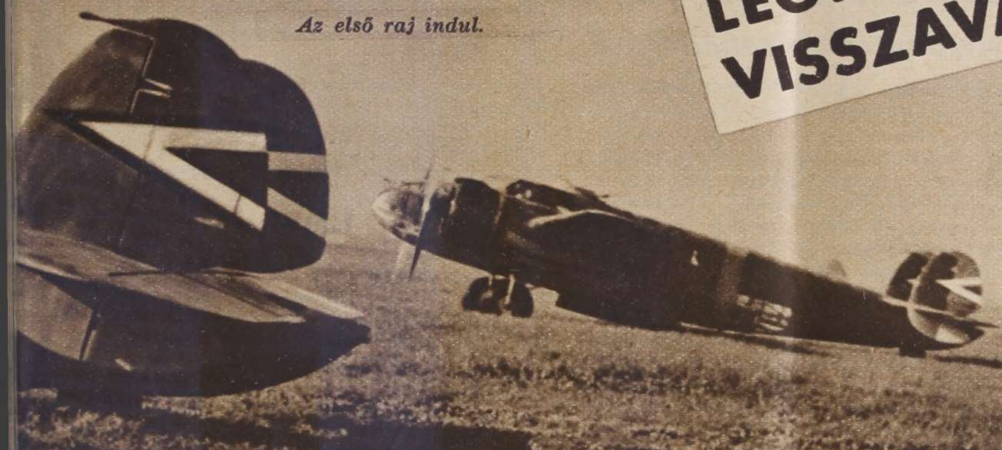
Összevetik a megfigyeléseket, kiderül, hogy *a bombázott szovjet város körül*



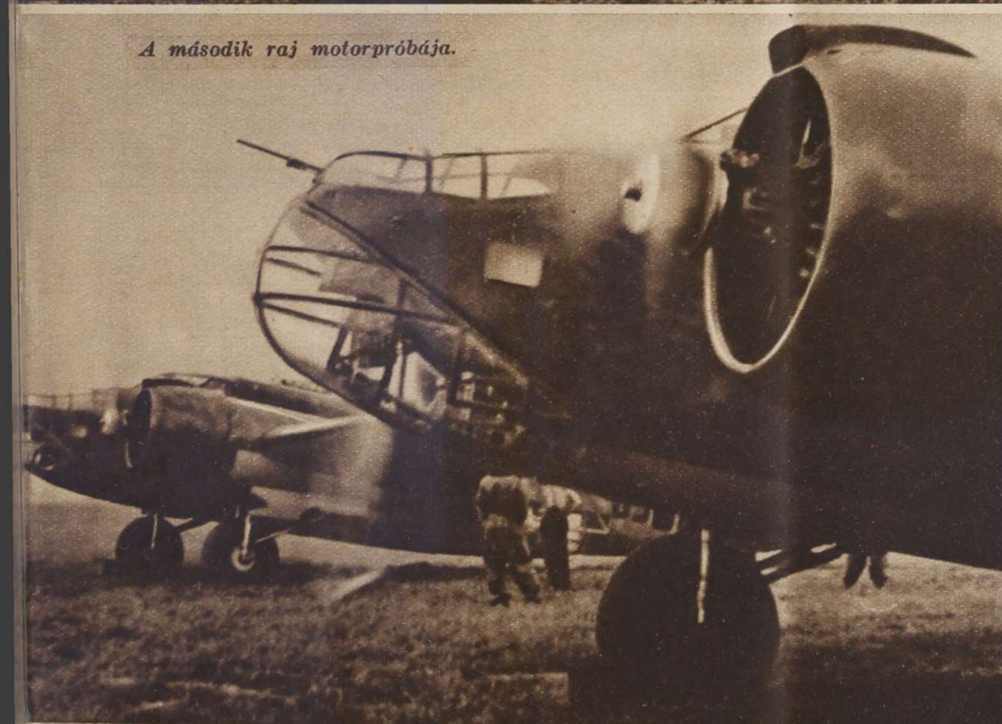

A parancsnok jelent.


Indulás.

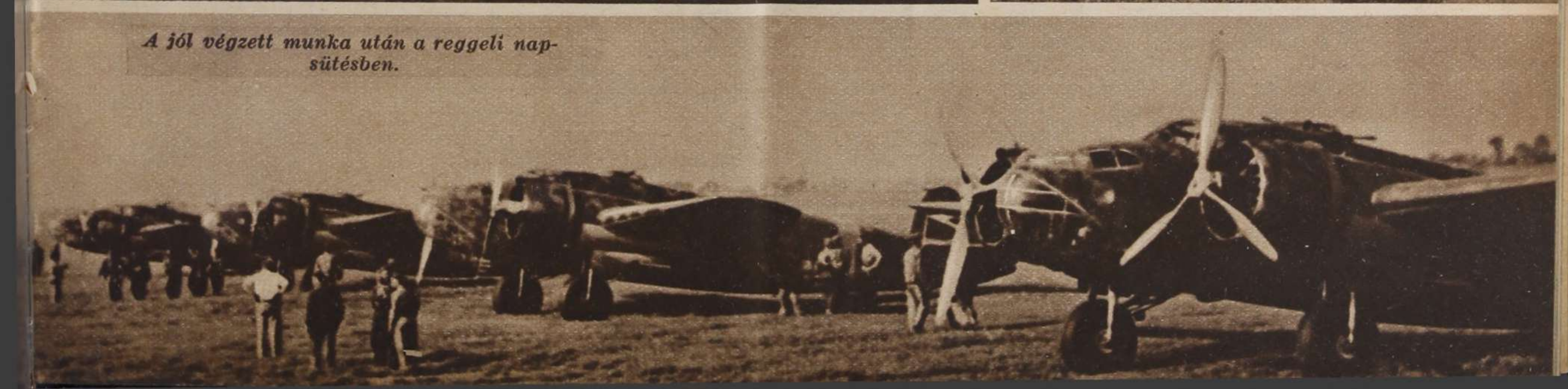
LÉGIERŐNK VISSZAVÁG!


Az első raj indul.


Ismét itthon.


A második raj motorpróbája.


A megérkezés pillanatában.


A jól végzett munka után a reggeli napsütésben.

30—35 légvédelmi ágyú okádta az elhárító tüzet.

Különösen a város északkeleti részén álló és a felderítő fényképen tisztán mutatkozó légvédelmi üteg kellemetlenkedett sokat.

— Mi megzavartuk őket — jelenti egy főhadnagy — géppuskából kaptak három sorozatot. A foszforcsíkok nagyszerűen ültek rajtuk. Csak annyi volt a tennivaló, hogy *kissé mozgatni kellett a géppuskát, hogy elegendő szórása legyen...*

Gépenként tesznek jelentést a végzett munkáról:

— Én a kapott parancs szerint a négyes pontra dobtam le egy fél sorozatot... Láttuk a nagy elhárítást, *egyik-másik robbanás megdobta a gépet.* Amikor láttuk, hogy nagyon erőlködnek odalentről és meglehetősen jól lőnek, nem mentünk rá egyenesen a célra, hanem cikk-cakkban repültünk...

A beszámolót jókedvű közbeszólás zavarja meg:

— Szinte úgy volt, hogy *amikor éppen cikkben repültünk, a bolsevisták a cakkba lőttek!*

Erős volt a földi elhárítás

— Cikk-cakkban repültünk — hangzik tovább a beszámoló — azután *hirtelen rá a célra.* A szinkronizálás nagyszerűen ment, a vetés mintaszerű volt, még arra is volt idő, hogy meglássuk, milyen jó helyre ültek a bombák. A sorozat második felét a nyolcas számú célpontra vetettem... Ezernégyszázon lehettünk és a robbanás olyan nagy volt odalent, hogy *alaposan megemelt, meglódított minket.*

A nyolcas számú célpont az olaj- és benzinraktárak csoportja volt, ezek szerint a sorozat második fele telibetalált. Három-négy gépről látták a feltörő nagy füstöt.

— *Olyan füstoszlop tört fel, mintha tűzhányó nyílt volna meg odalent...*

A szovjet légelhárítás erejét mutatja ez a beszámoló:

— Csak úgy ropogott körülöttünk a sok pamacs, kettő olyan közel robbant, hogy *már a gépet féltettem.*

— Jól megnézték a gépeket, *van találat rajtuk?*

Egymásután jelentik, hogy *valamenynyi gép sértetlenül tért meg a vállalkozásból.*

Újabb jelentés jön:

— Alezredes úr, alázatosan jelentem, valamennyi gép megjött, *találat egyiken sincs!*

A sorrakövetkező azt jelenti, hogy vágottszárnyú, kétfedeles vadászgépek raja támadta a határig hazafelé térőben.

— A szovjetcsillagot sem lehetett látni rajtuk, mert valósággal vakítóan tükröztek a napfényben az ellenséges gépek.

Az első rövid jelentésbe minden villámadat belekerül, utána a részletes jelentés következik:

— Valamennyien írjatok részletes jelentést a bevetés lefolyásáról, az elért eredményről, minden tapasztalatról!

A feladatot végrehajtottuk

A legkésőbb érkezett két gép személyzete merevedik vigyázzba az alezredes előtt:

— Alezredes úr, alázatosan jelentem, *a feladatot végrehajtottuk!*

Együtt van már mindenki, egy karcolás nincs a gépeken, egyetlen sérülés a gépek személyzetén. A vállalkozás visszatérőire várt egy főorvos is, akinek most nevetve mondják:

— No, főorvos uram, te is hiába fáradtál ki, semmi dolgod sem akadt...

Közben elharsan egy éljen, mert jelentés jön, hogy a megtorló támadásban résztvett más bombázóalakulatok gépei is *sértetlenül térték vissza a többi hadirepülőterekre.* A jelentés közli, hogy sikerült elkapni egy hadianyaggal megrakott vonatot is, amelynek néhány kocsiját felgyujtották a telitalálatok.

— *Égett a vonat vége* — végződik a jelentés.

Égnek a szovjet laktanyák és hangárok

Három teljes sorozatot kapott a szovjet város repülőtere, *a kaszárnyák sora is ég már:*

— Egy bombát megfigyeltem: belecsapódott egy nagy laktanyaépületbe. *Látni lehetett a vörös cserépgejzirt, amint felcsapott.*

A repülőtér épületei öt helyen égnek, szállások, hangárok, összezsúfolt szovjetgépek pusztító tüze támadt odalent.

Valaki fölveti a jelentések és a beszámolók után:

— Ha a szovjet Kassa elleni támadásait és rombolásait egy egységnek veszszük, mit gondoltok, mi lehet a mai bombázásunk eredménye, a megtorlás méreteit tekintve?

Általános a válasz:

— *Legalább tíz egység!*

A feladat végetért. A szerelők lebontják a mótorfedőket, átvizsgálják a mótorokat. Egy másik csoport hozza az üzemanyagot feltöltésre. Egy harmadik a bombatárat tölti fel. A gépeknek minden percben készen kell állniok az újabb megtorlásra.

Gyorsan, hangtalanul, gyakorlottan történik mindez. A vállalkozás izgalma most már szétfolyik, elcsöndesül. Kis csönd támad, mint a vihar után, s — mintha parancsra tennék — felharsan a tréfás sürgető kórus:

— *Reg-ge-lit!... Reg-ge-lit!... Reg-gelit!...*

Nagy nevetés támad a nyomában. Most jut csak eszébe mindenkinek, hogy a vállalkozás nagy izgalmában hátat fordítottak a reggelinek, *éhomra mérték érzékeny, nagy ütést a szovjet katonai célpontokra.*

Az egyik zászlós, aki végzett az olaj- és benzintartályokkal, poklot bombázott az óriási tartályok helyére, felkapaszkodik az autóra:

— Hű, de megéheztem!

Farkasétvággyal ülnek a reggelihez!

*

A felvételeket a honvéd légierők haditudósítója készítette

A LÜTZOW-SASOK HŐSKÖLTEMÉNYE

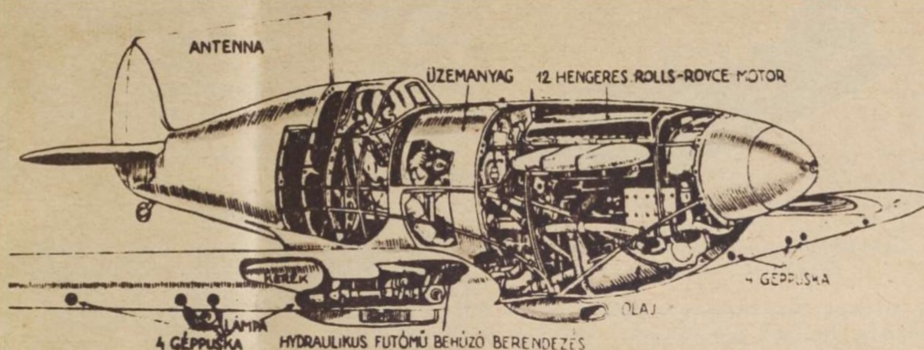
Lützow-sasok néven nevezik Németországban a Lützow-légiraj tagjait, tisztikarát és legénységét, mert oly vitézül, oly halálraszántan és oly tökéletesen dolgoznak minden megmozdulásukban. A Lützow-légiraj tagjai már jó ismerősei a moziközönségnek. Tavaly a »D. III. 88.« című filmben láttuk, amint készültek a harci cselekedetekre, most a »LÜTZOW-SASOK« című új, hatalmas Tobis-film már a háború kellős közepén mutatja be őket. A lengyelországi harctéren kezdődik a film, amely azonban elvisz bennünket később az Atlanti Óceán fölé. Bravúros felvételek vonulnak el a szemünk előtt. Egy lengyel lovasezred szétverése a levegőből, egy angol convoy megtámadásának páratlanul izgalmas felvételei, a lengyelországi németek menekülése és a Lützow-légiraj számos más bravúrja. Hans Bertram, a világhírű Ausztrália-repülő, maga rendezte ezt a filmet, de nemcsak repülőfilmet akart késziteni, hanem igazi emberi drámát. A repülőt nemcsak harc közben mutatja be, hanem egy nagyon érdekes és fordulatos szerelmi regény jelenetei során, mint érző, könnyező, mosolygó, szerető és bánkódó embert is. Hans Bertram munkája tökéletesen sikerült. Emberi dokumentum ezen film azon túl, hogy szebb és érdekesebb repülőjeleneteket még aligha láttunk filmen. A hatalmas filmet a Royal-Apollo mutatja be.



VADÁSZREPÜLÉS

A fiatal pilótanövendék a polgári repülő előképzés után bevonul a katonai repülőgépvezető iskolába, ahol több fokozatú pilóta kiképzésnek kerül alá. Ennek elvégzése után a vadásziskolába kerül, ahol elsajátítja azokat a repülőgépvezetési, lövési fogásokat és harcászati ismereteket, amelyek a későbbiek folyamán képessé teszik őt a légiharcok megvívására. Csak ennek elvégzése után lesz hivatalosan vadászpilóta.

A vadásziskola végeztével a fiatal vadászrepülő a vadászszázadokhoz kerül, ahol a gyakorlatbantartás mellett tovább fejlesztik vadászrepülő tudását és itt szerzi meg azt a magasabb vadászrepülői képesítést, amely őt *harci értékre* emeli.



Egy modern vadászrepülő gép szerkezeti elrendezése.

A vadászélet legszebb részei: a műrepülés, a kötelékrepülés és a lövészet. Mindez nagy ügyességet, önfegyelmet, bátorságot és igen nagy gyakorlatot kíván. Ez alatt az idő alatt sokat kell repülnie és a kellő ellenőrzés és oktatás mellett megérik arra, hogy *légiharcot* vívjon.

A vadászrepülő egyesíti magában mindazokat a követelményeket, amelyek mind személyi, mind repülőgép teljesítménybeli tulajdonságok szempontjából ma a repülés terén élen állnak.

A vadászrepülő mindenekelőtt kitűnő repülőgépvezető (pilóta) és rendelkeznie kell mindazon jellem és harc tulajdonságokkal, amelyet a légiharc egyéni jellege és harci sajátossága megkövetel. A repülőgépvezetés és lövésbeni kiválóság, a személyes bátorság főkövetelmény, de mindez nem pótolja a modern harcászati ismeretek hiányát.

Az állandóan fokozódó gépsebességekkel való lövés, a légiharchoz elengedhetetlen fordulók, rácsapások és a szükséges »akrobatikus« helyzetváltoztatások, valamint a pontos és állandó tájékozódás — a vadászgépek nagy sebessége és gyakori helyzetváltoztatása miatt — kitűnő repülőérzéket kívánnak. Mindezeken kívül azonban a legfontosabb az, hogy a vadászrepülő jól tudjon helyezkedni a légtérben. A vadászrepülő ha kellő mértékben tudatában van a szükséges harcászati és repülőgépvezetési ismereteknek, akkor képes pillanatok alatt gyors elhatározásra, a harci helyzetet rögtön felismerni, megtudja ítélni a harci képet és azt, hogy ő milyen helyzetet foglal el ebben a képben.

A levegőben az ellenség észlelését a *látási határ* szabja meg, amely jó időben 8—10 km., de párás, ködös, felhős időben 2—4 km.-re is lecsökken. Tekintettel a korszerű vadászgépek nagy sebességére példának véve egy 550 km/h. sebességgel repülő gépet, láthatjuk azt, hogy az észlelés pillanatától számítva úgyszólván csak másodpercek állnak rendelkezésére a vadászpilótának arra, hogy a gyors helyzetmegítélésen, a legkedvezőbb harci helyzet (légtérbeni helyezkedés) felvételén túl, leleményességét egyesíteni tudja, s egy kezdeményező támadásban az *első* rácsapás alkalmával lelője ellenfelét.

A mai vadászrepülők harceljárása lényegesen különbözik a világháborús vadászok harceljárásától, mert a most folyó háborúkban a vadászrepülő egyáltalán nem, vagy csak ritkán kerül forduló-harcba az ellenséggel, hanem inkább a lehetőségek szerint rácsapásokkal igyekszik ellenfelét lelőni.

A vadászok harceljárásának ilyenszerű megváltozását a nagysebességű gépek megjelenése hozta magával. Minden vadász, mindenkori legfontosabb célja az ellenséges bombázó lelövése. A korszerű bombázók sebessége egy nevezőn mozog a modern vadászgépek sebességével és így a bombázó nem kezd fordulóharcot, hanem beadva a teljes gázt, sebességének felhasználásával, tűzfegyvereinek védelme alatt igyekszik a vadászgép elől kitérni.

A felfokozott sebességű (400 km/h. felül) a repülőgépekkel csak nagy íven lehet fordulni az emberi szervezetre ható fizikai hatások miatt és így, ha az első rácsapások nem jártak sikerrel, úgy az ellenséges bombázó egérutat nyert. Ma tehát inkább a harceljárás domborodik ki, mint az egyéni rátermettség és a személyes bátorság. Előnyös légi helyzet, a felhő alakok, a látási viszonyok, a nap, stb. kedvező és



A rosszul helyezkedő vadászt, a bombázó könnyűszerrel lelövi. (He.—111 és Spitfire)

ügyes kihasználása (meglepetésszerű támadás) döntő tényező a légiharcban.

Mivel a vadászrepülőgép és a legkorszerűbb bombázó között nincs lényeges sebesség különbség és mivel a vadászrepülőgép hatótávolsága sokkal kevesebb, mint a korszerű bombázóé, nagyon lényeges az, hogy a vadászrepülő a szükséges harcászati elvek birtokában az adódó harcihelyzetet a leggazdaságosabban és a támadás elején eredményesen oldja meg.

Minden légiharc sikerének titka:

1. kellő harcászati ismeret,
2. helyes harcászati helyzet,
3. nagysebességű, jó emelkedő képességű, mozgékony gép,
4. nagyteljesítményű fegyverzet.

A vadászrepülő hivatása a saját repülőerők működésének biztosítása és az ellenséges légierő működésének gátlása. Többnyire nappal rajokban, századokban oldják meg védelmi vagy támadó feladatukat. Az ellenséges repülőgépekre meglepetésszerűen felülről, zuhanórepüléssel (rácsapással) támadnak, kíséréseikkel biztosítják a bombázók, felderítők előretörését, kierőszakolják a kitűzött feladat végrehajtását és elűzik az ellenséges gépeket. Az ellenség fontos pontjait alacsony támadással (repülőterek, stb.) megtámadják és szétszórják (menetoszlop, gépkocsioszlop, gyülekezőhelyek stb.) A vadászok légifölény kivívása elsősorban a vadászok feladata, amit támadó vállalkozással hajtanak végre. A vadászok legnagyobb szerepe a légvédelemben van.

A vadászrepülő legnagyszerűbb tevékenysége a *szabadvadászat*, mely abból áll, hogy minden felbukkanó ellenséges repülőgéppel szemben a legkedvezőbb légihelyzetből veheti fel a harcot (portyázás).

Újabban nagyjelentőséggel bírnak a nagy magasságokban (8—10.000 m) végrehajtott légiharcok, amelyek még fokozottabb követelmények elé állítják a pilótát (légzőkészülék, —50° C körüli hideg) és a repülőgépet (motorteljesítmény, kormányozhatóság).

Napjaink kiemelkedő vadászeseményei közül emlékezetesek még a felvidéki és most a délvidéki légiharcok, valamint a nyugati háborúból a tavalyi sedani légicsata, ahol a lelőtt 170 ellenséges gép közül 70-et a vadászok lőtték le.



A német vadászgépépítés iránya. (He—112.)

Kréta

A TENGELY KEZÉN

A krétai harcokat feszült figyelemmel leste az egész világ. Az eredmény nem kétséges és amint azt várta is mindenki, a német ejtőernyős vadászok elfoglalták az angolok számára igen fontos szigetet. A német ejtőernyősök igen derék munkát végeztek, mert nemcsak a terep nehézségeivel, a védekező angol-görög csapatokkal kellett megküzdeniök, hanem a számukra szokatlan időjárással és a szigetlakók alattomos hátbatámadásaival is.

De nézzük csak, hogyan is folyt le az a bizonyos krétai csata. Három szempontból világítunk rá az eseményekre, a vezérkari tiszt, az ejtőernyős vadász és a bombázó-pilóta szemszögéből.

Gehrts alezredes, a főhadiszállás fontos szerepet betöltő vezérkari tisztje az alábbiakban látja Kréta szigetének jelentőségét:

Kréta fontos stratégiai helyzete a Földközi-tenger keleti felének stratégiai viszonyaival öszefüggésben tekintve, minden stratégiailag iskolázott szem előtt azonnal szembetűnik. A Földközi-tenger keleti medencéje az angol befolyás alatt álló vagy angol birtokban lévő peremállamokkal és a Szuezi csatornával együtt fontos hidat alkot az ázsiai-ausztráliai világba.



Nagy tömegben ugranak ki a német ejtőernyősök Kréta felett

Kréta stratégiai jelentősége mindenképpen indokolja, hogy miért éppen itt került a háború folyamán először sor a német légihaderőnek az angol flottával és az angol légihaderővel döntő, késhegyig menő küzdelmére. A győztes német légihaderőnek teljesítményét csak akkor méltathatjuk a maga teljes nagyságában, ha a szemben álló erők feladatainak nagyságát és a feladatok megoldásának módozatait összehasonlítjuk.

A német ejtőernyősöknek és a német gyalogság krétai partraszállásával május 20-ika olyan fegyvertény dátuma lett, mely a mai háború történetében mindig emlékezetes marad. A csapatok vakmerőségben és bátorságban minden várakozást felülmultak; a hadműveletek irányítása pedig mindenképpen megérdemli, hogy a vezérkari munka bravurjának dicsőségét élvezze. A légihaderő egyéb részei hasonlóképpen méltónak mutatkoztak minden elismerésre. A gyalogság ebben a háborúban első ízben hajtott végre olyan feladatot, melynek megoldásában mind a szárazföldi, mind a tengeri úton utánaküldött gyalogsági zöm támogatásáról eleve le kellett mondania.

Lássuk most a bombázó-pilóta élményeit a krétai harcokról:

Előző este, amikor a nap már mélyen nyugaton állott és Peloponnesos hegyeit és erdőit bíborköpennyel borította be, újból startoltak a stukák, hogy még egy utolsó csapást mérjenek Krétára. Egész napon át támadtak, de sem a pompásan működő angol légelhárító tüzérség, sem az angol vadászok nem tudtak gátat vetni a német támadások lavinájának.

Rombolószázadunk, mely az utóbbi napokban nem egy Kréta elleni támadásban vett részt, ma — a kapott parancs értelmében — csapatszállító gépeket fog fedezni és a leszálló ejtőernyős vadászokat fogja a levegőből jövő támadások ellen védeni. De ha szükségesnek mutatkozik, esetleg beleavatkozik a földön folyó hadműveletekbe is.

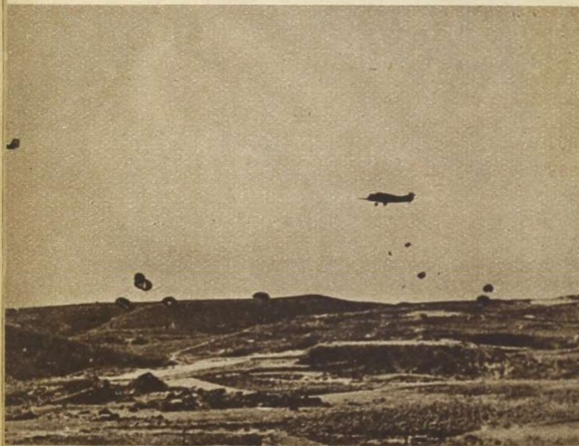
*

Startolunk! Piszkos, sárga por kavarog a repülőtéren, melyet az előttünk indult gépek vertek fel. A görög repülőtereknek az az undorító ragadós pora, mely még 200 méter magasságban is — amikor hatalmas ívben mégegyszer megkerüljük a repülőteret — mint a zápor vágódik ablakainkhoz.

Irányt veszünk délnek. Előttünk és jobbra-balra tőlünk a többi gépek búgnak, melyek ugyanazzal a feladattal indultak, mint mi.

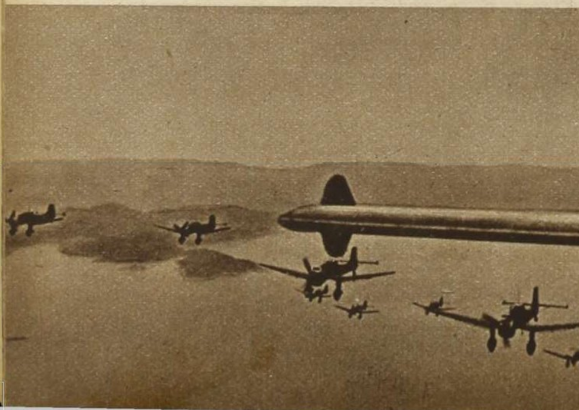
Csak műszereink után repülhetünk. Az alattunk elmaradó szigetek olyan aprók, hogy még a térképen sincsenek feltüntetve; éppen ezért nem is tudunk utánuk tájékozódni.

Végre, örökkévalóságnak tetsző percek után szárazföld tűnt fel a láthatáron. Megkönnyebbülten lélegzünk fel. Ez már Kréta. Hatalmas hegyeinek sziklás csúcsai, melyeken még itt-ott rózsaszínben ragyogó hó csillog, merészen törnek át a párás ködön és mint fenyegető erődök merednek felénk. Fantasztikus és egyedülálló látvány. A látási viszonyok pompásak. A sziget fölött valósággal rajzanak a csapatszállító gépek. Száz és száz Ju 52 vonul a sziget ellen, végeláthatatlan sorban egész repülőhadsereg,



Ju 52-es gépek szállítják az ejtőernyösöket

Ju 87-es zubók, az Aegei-tenger felett





Zubók szállnak le Krétára



Ejtőernyősök Krétán



Ejtőernyős vadászok és más alakulatok szállnak le Krétán



A zubók támogatják a földi alakulatokat

hogy utolsó támaszpontjából is kiverje az odamenekült balkán-angol hadsereg maradványait.

Rombolók csapnak le a légelhárító ütegekre.

Az ellenséges légelhárító ágyúk dühösen bömbölnek. És a pokoli hangversenyben mint valami feltartóztathatatlan, vad, örvénylő vihar zúgnak bele rombolóink. Héjják módjára csapnak le a magasból az ellenséges ütegekre. A harc nem tart sokáig és kimenetele egyetlen szempillantásra sem kétséges. Egyik üteg a másik után hallgat el. Egyik gépünket súlyos találat éri. Kényszerleszállást kell végrehajtania. Nem baj. Mire leér, a repülőtér már ejtőernyőseink birtokában van.

Az ejtőernyős századok egymásután érnek földet, lebilincselő látvány, amint a gép ajtajai kinyílnak és az ejtőernyősök másodperces közökben kiugranak. Az ejtőernyősök szép lassan, mint valami hatalmas, bimbójából kifeslő virág, bomlanak szét.

Száz és száz apró ember lebeg hosszú perceken át a levegőben. Innen felülről úgy fest a táj, mintha odalent százával nyílna valami csodálatosan szép virág. Nagyszerűen látjuk, ahogyan összeszedelődzködnek és máris indulnak feladatuk elvégzésére.

Óriási kiterjedésű repülőtér fekszik alattunk. A teret ejtőernyőseink veszik körül. A nyugati rész úgylátszik már birtokukban is van. A túlsó oldalon azonban még elsáncolva tartja magát az ellenség. Ujabb ejtőernyősök érkeznek. Néhány pillanat még és már ezek is beleavatkoznak a harcba. Most egészen alacsonyan repülünk el fölöttük. A motorok zúgásán át is jól halljuk a gépfegyverek fáradhatatlan zakatolását.

Feljebb szállunk. Kissé odébb újabb tábori repülőtér. Itt már végefelé közeledik a harc. Az ellenséges állásokat minden oldalról bekerítették. Most 2000 méter magasban vagyunk. Míg odalent ejtőernyős vadászaink harcolnak és lépésről lépésre szorítják hátra a nyakas szívóssággal védekező ellenséget, addig mi innen fentről vigyázunk rájuk, hogy váratlan meglepetés ne érje őket.

Végül pedig halljuk a német ejtőernyős vadászok egyik tisztjének elbeszélését, aki az elsők között ugrott le Kréta fölött.

Alig dereng még, amikor május 20-án kora hajnalban egy görögországi repülőtérről elindulunk. Egyik kötelék a másik után vesz irányt Krétának. Mindannyian tisztában vagyunk vele, milyen nehéz, vagy talán a lehető legnehezebb feladat előtt állunk, amelyet ejtőernyős csapatok egyáltalán kaphatnak.

Az út Krétáig elég hosszú, de a reggeli napfény első sugaraiban végre megpillantjuk magunk előtt Krétát. A festői táj régi ismerősöm. Nem első ízben repülök el Kréta felett. De fényképekről és térképekről azok is jól ismerik a szigetet, akik még sohasem jártak itt. Egyetlen olyan ejtőernyős vadászunk sincs, aki látatlanul is ne ismerne Krétának minden kis dombját, utat vagy bokrot. Mindenkinek a fejében a térkép és a felderítők által a legaprólékosabban felvett képek.

Leugrunk!

Kanea, Kréta szigetének fővárosa előtt húzódó széles völgy felett ugrunk ki. Jobbról-balról tőlünk száz és száz bajtársunk ugrik velünk együtt. Akármerre nézek, csak úgy nyüzsögnek a levegőben a nagy, fehér gombák. Az angolok heves tüzet zúdítanak ránk. Jóformán minden oldalról lőnek és a golyók kellemetlenül fütyülnek körülöttünk. Az ellenség pompásan kihasználja védelmi lehetőségeit. A körülöttünk húzódó magaslatokon elszórt sziklafészkekből ontja ránk a tüzet.

Harcolni kell minden lépésért.

Első feladatunk, hogy a tőlünk alig néhányszáz méternyire húzódó országutat elérjük s annak árkából, ahol viszonylagos fedezet mellett fejlődhetünk föl, előre törjünk.

Percek alatt megindul a támadás. Tőlünk jobbra és balra lévő csoportok is előnyomulóban vannak már. Heves csatazajt hallani minden oldalról; lépésről lépésre dolgozzuk magunkat előre. Befutnak az első küldöncök. Az egész vonalon sikerült megteremteni az összeköttetést. Működésbe lépnek a rádiósok is. Az ő feladatuk sem könnyű. De pompásan megoldották. Alig értünk földet, már rádióösszeköttetésben voltunk valamennyi csoporttal, úgyhogy egy pillanatig sem maradtunk tájékozatlanok a helyzetet illetőleg. Minden oldalról hozzák a foglyokat, az első krétai foglyokat. Egyelőre túlnyomó részben görögöket.

Minden méterért keményen küzdeni kell, *minden egyes gépfegyverfészket külön-külön kell kiemelni. A környező magaslatokat feltétlenül el kell foglalnunk, csak így biztosíthatjuk állásainkat az éjszakára.* Mire bealkonyul, a magaslatok egy kivételével mind birtokunkban vannak.

Első éjszaka Kréta szigetén.

Váltakozó szerencsével napokig folyik a küzdelem.

És leszállt az éjszaka, az első krétai éjszaka, anélkül, hogy a helyzet lényegesen tisztult volna és hogy csak valamilyen irányban is ki tudtuk volna a döntést erőszakolni. *Állásainkat az egész éjszakán át tartó erős angol nyomás ellenére mindenütt tartjuk.*

A reggeli nap első sugaraival együtt megjelennek bombázóink is. A Kanea fölött húzódó magaslatot valósággal elárasztják bombáikkal. A Suda-öböl felől is bombarobbanások tompa zúgását hozza felénk a szél. Repülőink a sziget fölötti légitér feltétlen urai. Egyetlen angol gép sem mutatkozik. Ezzel szemben mieink óránként indítanak újabb és újabb rohamokat. Ott, ahol szükséges, beleavatkozhatnak a szárazföldi harcokba is és nagy mértékben segítik előnyomulásunkat.

Egész napon át folyik a harc. Lassan tért nyerünk az egész vonalon. Az angolok átkaroló kísérletét idejekorán felismerjük és meghiúsítjuk.

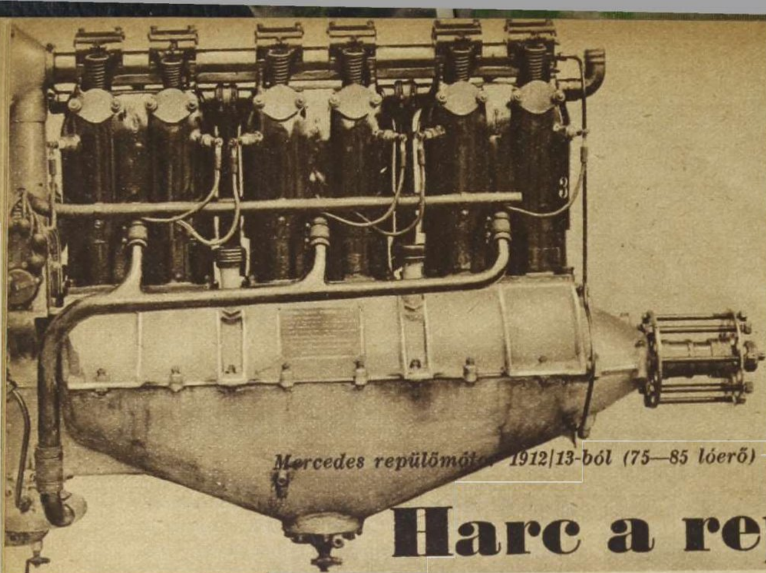
Nemsokára büszkén jelenthettem: Kréta szigetén mindenütt a német hadilobogó leng.

És a legenda vége . . .

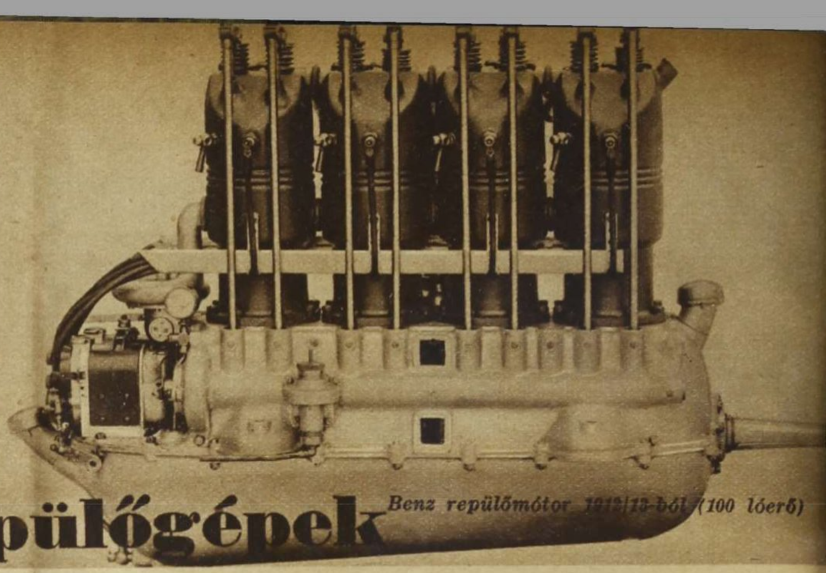
A német katona ezzel megállotta az erőpróbát. Kréta elfoglalása Anglia számára nem csupán ennek a rendkívüli fontosságú földközitengeri támaszpontnak az elvesztését, hanem szomorú ébredést is jelent egyúttal abból a szép álomból, hogy az angol katona a szárazföldön is fölényben van a németttel szemben. És a legenda, melyben a legtöbb angol még eddig hitt, eloszlott Krétán, mint a búborék . . . (Dr. Sz. L.)

Pilótasapka és pilótakesztyű
»Honvédség szállítója«
Ottenreiter Károly kesztyűs és bőr-, sportcikkek készítője
Budapest, IV, Petőfi Sándor-utca 3. Tel. 386-043

Biztonsági üveg
Lövedékálló üveg
Fényszórók, tükörlámpák
Vonalas jégvirágüveg
A M. Kir. Honvédség szállítója. Gyártja:
LIGETI LÁSZLÓ
üvegtechnikai műintézete,
BUDAPEST, VIII., JÓZSEF-UTCA 23
Telefon: 141-256. Alapítva: 1886



Mercedes repülőmótor 1912/13-ból (75—85 lóerő)



Benz repülőmótor 1912/13-ból (100 lóerő)

Harc a repülőgépek sebességi világrekordjáért

1906 november 12-én Santos Dumont állította fel az első hivatalosan ellenőrzött sebességi világrekordot. 21.2 másodperc alatt repülte be a 220 m-es távolságot, amely 41.3 km/ó sebességnek felel meg. Az 1907/8 években Wright-, Farman-, Grade-, Bleriot-gépek, habár hasonlíthatatlanul jobban voltak megszerkesztve, még sem tudták az 50—60 km/ó-t túlszárnyalni. Ennek oka az akkori gyönge motorokban és főként a minden aerodynamikai törvénnyel ellenkező felépítésben rejlett. A népszáj tréfásan, de találóan »repülő drótakadályoknak« nevezte az akkori gépeket. Csak az 1910/11-ben a jobb és megfelelőbb aerodynamikai építési formákhoz (zárttörzs, kisebb hordfelület, kevesebb merevítő huzal) való átmenet tette lehetővé a repülősebesség ugrásszerű emelkedését. 1910-ben már a 100 km/ó-s, 2 évvel később már a 150 km/ó-s sebességet is túlszárnyalták. 1913 szeptember 29-én pedig a francia Prevost egy 160 PS-egyfedelűvel egy, az akkori viszonyokhoz képest, 203.8 km/ó-s, egészen kiváló eredményt ért el.

A világháború kitörése által a további fejlődés megakadt. A békekötés után a világ nagy sportnemzetei között újból fellángolt a harc a repülősebesség világrekordjáért. Ebben a versengésben csak Németország nem vehetett részt, mert a versaillesi szerződés határozottan megtiltotta az erős és gyors gépek építését. A háború utáni években (1919—21) kétségtelenül Franciaország állt a versenyrepülés élén. Sadin Lecointe 1920 február 7-én 275.2 km/ó-s rekordjával megdöntötte honfitársának, Prevostnak háború előtti rekordját és ugyanennek az évnek október 20-án elsőnek lépve át a 300 km-es sebességhatárt.

1922-től azonban megváltozott a helyzet: a versenygépépítésben Amerika vette át a vezetést. Az 1923. évi Pulitzer-verseny győztes gépével, egy 800 PS-s Navy-Curtiss kétfedelű versenygéppel Williams repülőhadnagy az előírt 3 km-es bázison 429 km-es átlagsebességet ért el.

Az olasz Bernardinak csak 1927 november 4-én sikerült 477.8 km-es eredményével a rekordot Európának visszahódítani. Bernardi a rekordját vizirepülőgéppel érte el. 1927—1939-ig, tehát teljes 12 évig a vizirepülőgépek tartották a rekordot, habár a szárazföldi gépek súly és légellenállási szempontból hasonlíthatatlanul előnyösebb helyzetben vannak.

Ami a szárazföldi gépek fejlődése szempontjából a Pulitzer-díj, az a vizigépek részére a Schneider-serleg volt. Ezt a francia Jaques Schneider által a vizirepülés fejlesztésére 1912-ben alapított értékes vándordíjat annak a nemzetnek ítélik véglegesen, amelyik a díjat háromszor egymásután nyerte meg.

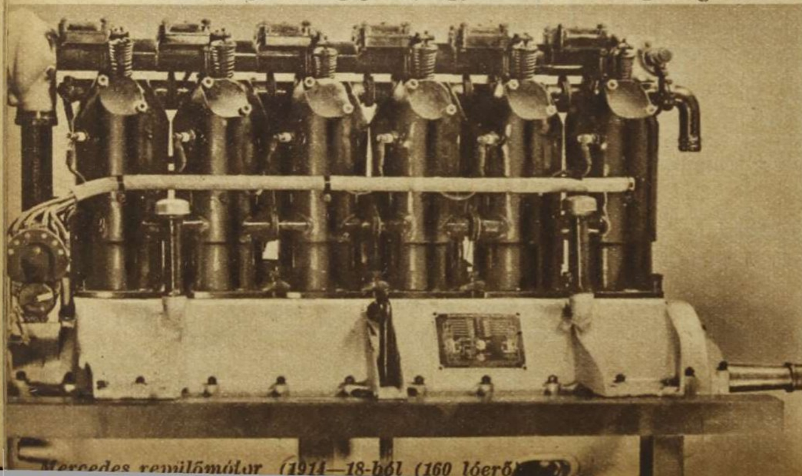
Az idők folyamán a Schneider-serleg verseny Olaszország és Anglia párviadalává lett, amelyben az ellenfelek váltakozva szárnyalták túl egymást, mind nagyobb teljesítményekkel. A forrón vágyott 500 km-es határt először az olaszok (de Bernardi 1928 márc 30. 512.8 km/ó), a következő 100 km-es fejlődést pedig az angolok (Stainforth 1931 szept. 13. 609.9 km/ó) érték el. A Schneider-serleg versenyt 1931-ben rendezték utoljára. 1927. és 1929. győzelmük után a díj végleg az angolok birtokába jutott. Az olaszok az abszolút sebességi világrekordot minden körülmények között vissza akarták hódítani az angoloktól és minden igyekezetükkel a 700 km-es határ megdöntésére törekedtek. Legnagyobb csendben kezdték meg az egészet új elvek szerint szerkesztett Macchi-Castoldi vizirepülőgép építését. A törzsorrban elhelyzett két 1550 PS-s Fiat-motor 3100 lóerővel hajtja a két ellentétes irányban forgó légcsavart. Üzemanyagtartálynak az úszókat használták fel és a hordfelület kettősfalú kiképzésével pótolták a hűtőt.

És 1934 október 23-án, Francesco Agello-nak repülésével siker koronázta munkájukat. A Garda-tó déli partján 709.2 km/ó sebességet ért el. Az olaszok kitűzött céljukat ezzel az eredménnyel, minden vonalon a legteljesebb mértékben elérték.

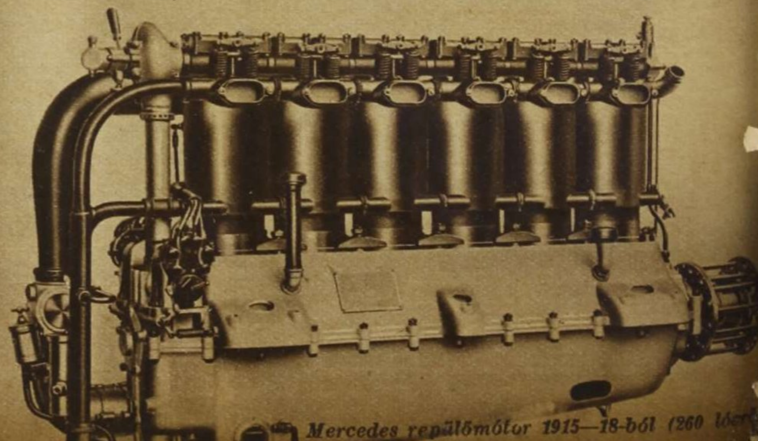
A versengés további folytatása Anglia részéről elmaradt. Az angoloknak úgylátszik nem volt kedvük további milliókat áldozni olyan típusok építésére, melyeket mind a polgári, mind a katonai repülésre gyakorlatilag alkalmatlannak gondoltak. Anglia és Franciaország már évekkel előbb kiléptek a legnagyobb repülő sebességért küzdők sorából. Francesco Agello rekordja még ma is veretlen lenne, ha a versaillesi bilincseiből szabadult Németország repülőipara nem ejtette volna ámulatba a világot a normál (gyakorlati repülésben használt) repülőgépekkel elért világrekordjaival.

Németország a gépek aerodynamikai megépítésének kifinomítására törekedett. Amíg pl. a Schneider-serleg versenye résztvevő vizigépek motorteljesítményének több mint $^1/_3$-át a testes úszó légellenállással emésztette fel, addig a német légierő számára készült Heinkel és Messerschmitt vadászgépek futóművei behúzhatók és így repülés közben a legcsekélyebb erőpazarló légellenállást sem fejtik ki. A legnagyobb és legkisebb sebesség közti különbség a szellemes szerkezeti megoldás következtében oly nagy, hogy fel- és leszállást bármely szabályos repülőtéren könnyen végezheti.

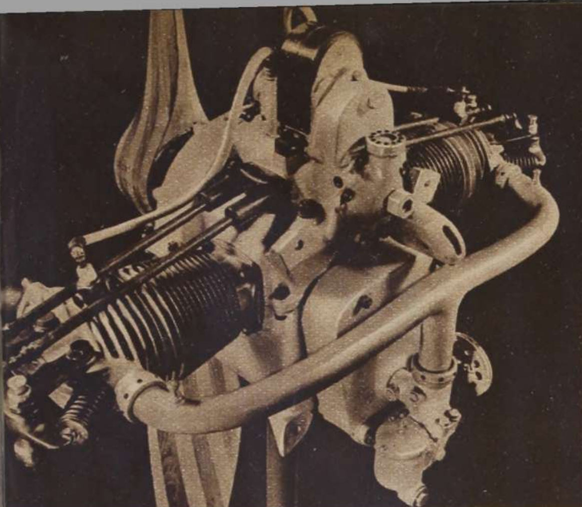
Korszerű nagyteljesítményű repülőgépek aerodynamikailag tökéletes megépítése szempontjából különös jelentőséggel bír a motor építési módja: lég- vagy vízhűtéses, a hengerek száma és



Mercedes repülőmótor (1914—18-ból (160 lóerő)

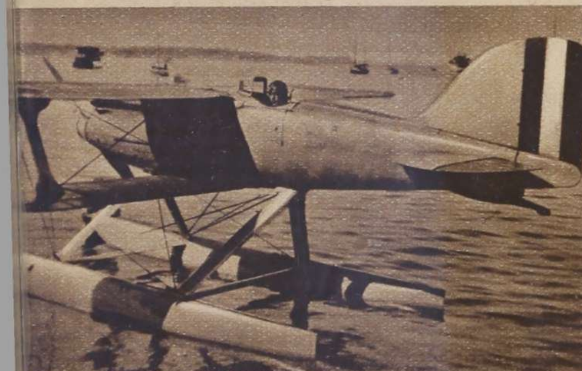


Mercedes repülőmótor 1915—18-ból (260 lóerő)


20 lóerős Mercedes repülő-segédmotor (1925)


Heinkel He 112 U gép, mely 747 km-es rekordot állított fel

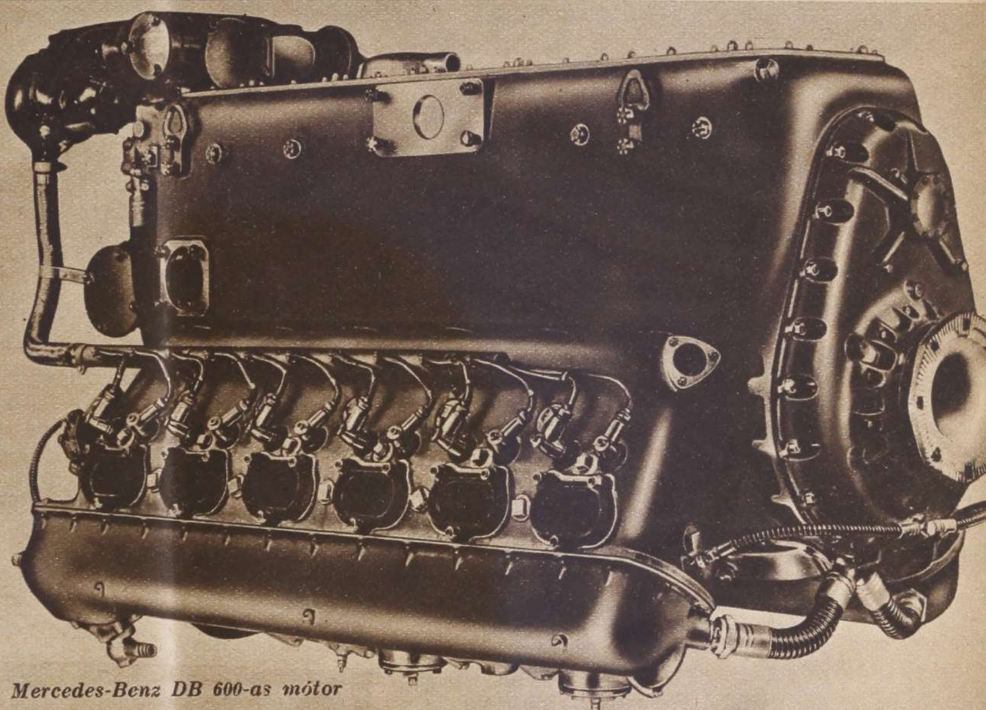
elhelyezése. Az USA-ban, Angliában és Franciaországban az utóbbi években a fősúlyt a léghűtéses csillagmotor fejlesztésére helyezték, amely kis és közepes sebességű gépekbe építve, némely szempontból feltétlenül biztosít előnyöket. Ezzel szemben más a helyzet a kimondottan nagysebességű gépeknél; itt nagy nehézségeket okoz a tervezőnek a léghűtéses csillagmotor nagy homlokfelülete. A németek éppen ezért a másik megoldást választották és sikerült is a folyadékhűtéses repülőgépmotort meglepően rövid időn belül, a tökéletesség-


Curtiss Racer versenygép

nek a világon sehol máshol el nem ért fokára fejleszteniök.

Úttörő munkát végzett ezen a téren a Daimler—Benz-gyár a mintaszerűen tömör megépítésű, folyadékhűtéses, tizenkéthengeres »DB 600« és »DB 601«-es kis homlokfelületű lógóhengeres motorral. A hengerek függő elhelyezése majdnem teljesen akadálymentes kilátást biztosít a vezetőnek, ami különösen együléses gépeknél rendkívül fontos körülmény. A »DB 600« és a »DB 601«-es motor méreténél fogva minden további nélkül beépíthető a pilóta számára megállapított törzskeresztmetszet megszélesítése nélkül úgy, hogy a repülőgép homlokellenállása a motor beépítése következtében semmivel sem nagyobbodik.

A német légierőknek ezekkel a motorokkal felszerelt vadászgépeivel, szinte parancsszóra érték el a világot bámulatba ejtő hihetetlen eredményeiket. 1937 november 11-én dr. Wurster egy

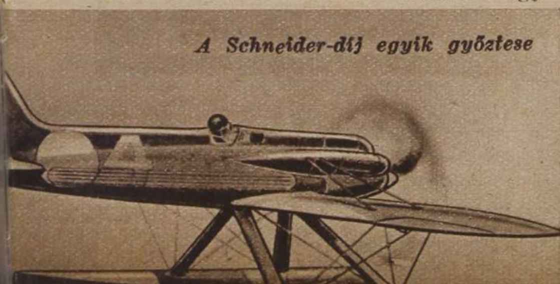

Mercedes-Benz DB 600-as motor

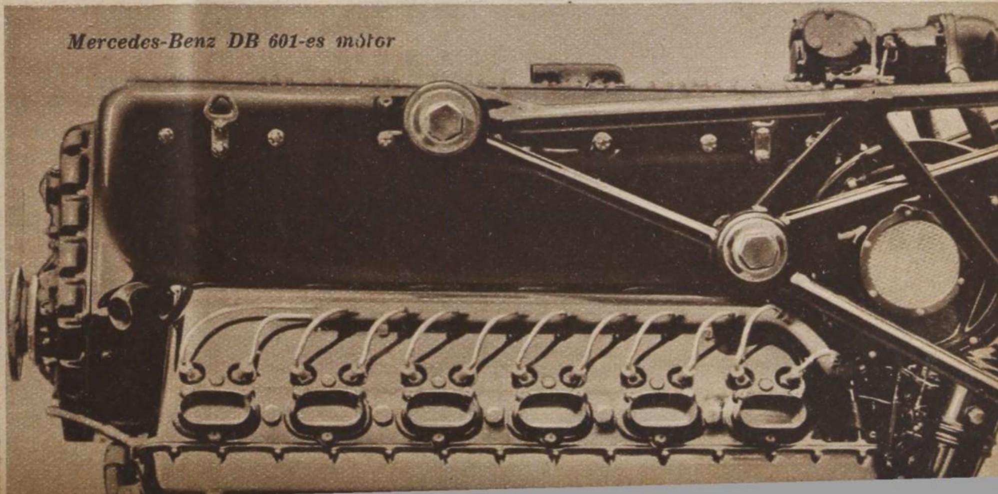
»DB 600« Mercedes—Benz repülőmotorral felszerelt együléses Messerschmitt-vadászgéppel elért 611 km/ó-s eredményével elhódította Németország részére, a szárazföldi gépeknek az USA által védett sebességi rekordját. 1938. év pünkösd vasárnapján Udet tábornok ugyancsak »DB 600« Mercedes—Benz-motorral felszerelt »He 112U« Heinkel-vadászgéppel 100 km-es bázison 634 km-es átlagsebességet ért el.

A »Rekordok Rekordja«, minden fajtájú, nagyságú és osztályú repülőgépek világrekordja (709.2 km/ó) azonban még mindig az olaszok birtokában volt. De már nem sokáig. 1939 március 30-án Dieterle repülőkapitány egy ugyancsak »DB 601« Mercedes-Benz motorral felszerelt »He 112 U« vadászgéppel — de a tavalyihoz képest még jobb aerodynamikai kiképzéssel és motorral — elért 746.6 km/ó-s eredményével több mint 35 km/ó-val szárnyalta túl Francesco Agello megdönthetetlennek hitt rekordját. És hogy ez az eredmény nem véletlen műve volt, bizonyítja az, hogy 1 hónap mulva Wendel repülőkapitány egy »Me 109 R« Messerschmitt vadászgéppel kerek 9 km-rel javította meg Dieterle kapitány rövid életű rekordját, 3 km-es bázison elért 755.11 km/ó-s átlaggal. Wendel kapitány Messerschmittjét is az új »DB 601« Mercedes-Benz motor hajtotta.

A német repülőiparnak az utóbbi években elért eredményei a repülés történetében egyedülálló sikersorozat. Az elméleti és gyakorlati tudás csodálatos eredménye.

Dr. H. W.


A Schneider-díj egyik győztese


Mercedes-Benz DB 601-es motor

Az ejtőernyő magyar találmány

Az ejtőernyős csapatoknak a második világháborúban elért világraszóló teljesítményei és ezek között a magyar ejtőernyős vadászoknak Dél-Magyarország felszabadításáért vívott hősi harcai az egész világ figyelmét erre az új és méltán megcsodált fegyvernemre hívták fel.

Teljesen feledésbe ment azonban, hogy az új fegyvernem legfontosabb alkatrésze: az *ejtőernyő magyar találmány* és immár 325 éves multra tekint vissza. Az ejtőernyő feltalálójának feledésbe ment regényes élete érdekesség dolgában vetekszik a nagyfontosságú találmánnyal.

Világtörténelmi jelentőségű fegyvertények napjaiban vetünk most fényt az elfeledett magyar feltaláló életútjára és nagyhorderejű találmányára.

Egykorú képekben mutatjuk be a feltalálót és találmányát, hogy a magyar dicsőség jegyében tudja meg az egész világ: miként a *huszár* fogalma világszerte összeforrott a hős magyar lovaskatona fogalmával, az *ejtőernyős katona* emléke örökre összeforr a *magyar* feltaláló lángelméjének emlékével.

Ősszel lesz 400 éve hogy Szapolyai János király szövetségesének, II. Szulej mánnak janicsárjai hatalmukba kerítették Budát. Ebben az időben született valószínűleg *Magyarországon* — és nem Sebenicében mint eddig hitték — Verancsics Faustus, az *ejtőernyő feltalálója*. Ifjúkora a kései magyar humanizmus idejére esik, amelyet még bearanyozott a magyar renaissance lealkonyuló napja. Ősei a törökök elől, Boszniából menekültek Dalmáciába és onnan kerültek Magyarországra. Atyja, *Mihály* édestestvére volt *Verancsics Antalnak*, a későbbi híres esztergomi érseknek. Anyai nagybátyja *Statilev János*, az erdélyi püspök volt.

Verancsics Faustus szülei az 1541. év viharos napjaiban az újszülöttel a magyar tengermelléken kerestek menedéket, onnan tért vissza 1561-ben, az időközben ifjúvá serdült Faustus Magyarországba, még pedig *Pozsonyba*. Az ősi magyar városnak varázsa alatt szívvel-lélekkel magyarrá lett. Élete végéig büszkén vallotta Magyarországot hazájának. Pozsonyból a kor szokása szerint *Páduába* került egyetemre, ahol rengeteg előkelő magyar diák tanult. Ide is elkisérte érseki nagybátyjának bőkezűsége és magyar tanítójának, Joó Jánosnak szellemi útravalója: tüzes magyarsága. Négy évi pádual tartózkodása után anyjával és egész rokonságával tért vissza hazájába: Magyarországba, 1573-ban.

1579-ben *Fehérkövy István* veszprémi püspök, Sümegen kelt oklevelében »az általa kipróbált és jól ismert erényei miatt veszprémi vezérkapitánnyá és a püspökség birtokainak kormányzójává« nevezte ki Faustust.

Verancsics lelke azonban nem világi harcokra, hanem egyházi és tudományos munkára született. Lelkes barátja, komoly művelője volt már akkor is a tudományoknak. A lángésznek örök nyugtalanságával érdeklődött a renaissance emberét annyira jellemző polyhistori beállítottsággal a theológia, a bölcsészet, a nyelvészet, a természettudományok és az akkor divatba jövő *mechanika* iránt, amelynek legnagyobb kortársa *Lionardo da Vinci* is rabja lett.

A tudós veszprémi várkapitány nevét ekkor már szárnyra kapta a hír és tudomást szerzett róla *Rudolf*, a király és császár, prágai udvarában is. Ilyen emberekre volt szüksége a tudományért lelkesedő uralkodónak, aki meghazudtolta azt a híres mondást, hogy a fegyverzajban hallgatnak a muzsák. 1598. április 16-án Rudolf aláírta Verancsics Faustnak *csanádi püspökké* történt kinevezését. Csanádban azonban akkor a török volt az úr és azért a tudós magyar főpapot oldala mellé, Prágába rendelte *királyi titkárnak*.

Verancsicsnak egy még megírásra váró részletes életrajza lesz hivatva felderíteni, hogy mit köszönhetett eszméiben és találmányaiban a prágai udvar légkörének.

1594-ben Velencében adja ki Verancsics ötnyelvű szótárát. Közben országgyűléseken, diplomáciai küldetésekben vállal fontos szerepeket. Csak anyagiakban nincs szerencséje, mert az idealistát mindenben megelőzik a világiasabb gondolkodású kortársak. Püspöksége nem jövedelmez, más egyházi adományozásokkal is baja támad, elütik az erdélyi püspökségtől, nem kapja meg a zágrábi püspökséget sem. Nagy csalódásaiban 1605-ben Velencébe megy és onnan Rómába.

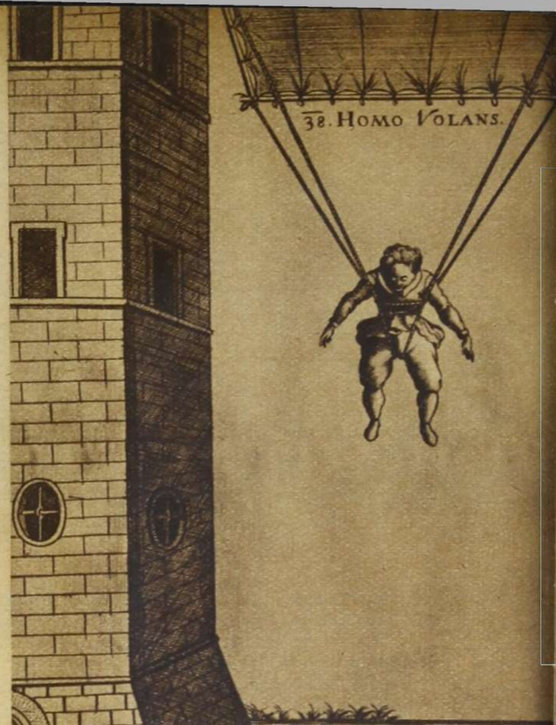
Nagyon szerényen élt itt a tudós magyar püspök, aki idehaza előkészítője volt *Pázmány Péter* nagy munkájának. Életének most ráköszöntő utolsó évtizedében irta be nevét arany betűkkel a nagy feltalálók sorába. Az Örök Város fenséges légkörében a nyugodt alkotó munka virradt fel számára.

»A természettudományoknak a politikai relativitások nyugtalanító momentumaiból annyira eltérő és megnyugtató abszolut igazságaiban találta meg nagy tehetsége az örök városban a neki megfelelő igaz terrenumot — írja *Tóth László*, a pécsi egyetem tanára, legjelesebb magyar életírója. — Humanizmusa pedig a filozófiai szemlélődésben oldódott fel akkor, amidőn számára a politikai cselekvés mezején már nem maradt tér.«

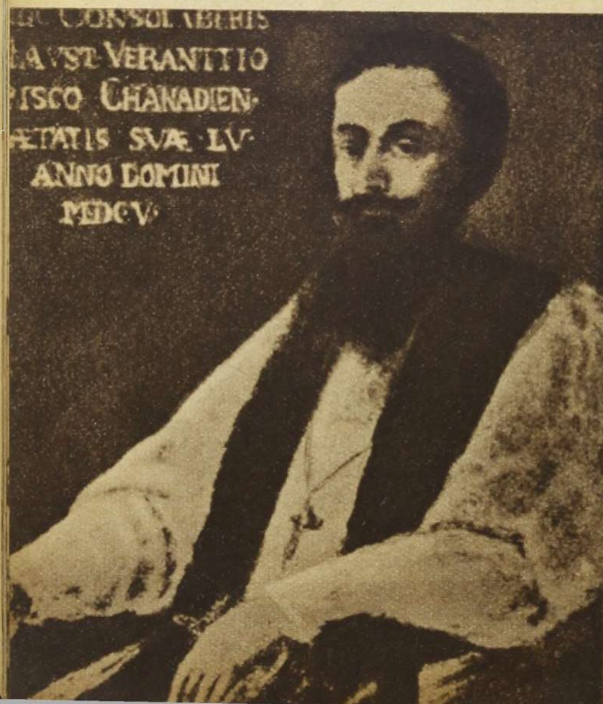
1616-ban Rómából *Velencébe költözött* Verancsics, hogy itt élete főművét, az általa feltalált 64 találmányt írásban és képben ismertető, pazar kiállítású díszművet: a MACHINAE NOVAE címet viselő munkát sajtó alá rendezze.

Ez a mű lángeszének örök dicsősége. Sajnos, máig sem akadt technikus, aki a világgal megismertette volna ezt a csodálatos művet, amelyről *Del Monk* biboros megjelenése után azt írta szerzőjének, hogy méltó kiadvány lenne egy *fejedelemhez*. Mélyreható tudás, páratlan ötletesség, a természettudományok szuverén ismerete, korának technikai ismereteit századokkal tulszárnyaló elme alkotása e mű.

Benne előttünk áll a hajdanvaló pozsonyi diákból lett *geniális építőművész*, aki a velencei Szent Márk térre tervez pompásnál pompásabb szökőkutakat, ragyogó templomot kolostorral Sebenicóba, elmés szerkezetű *fahidat* a bécsi Dunaszakaszra. Feltalálja a Lánchidunkkal elgondolásban teljesen megegyező *»lánchidat.«* Sorjában vonulnak el előttünk nap-, víz- és *tűzóráinak* tervei és a magyar föld gazdag termésének értékesítésére szánt különféle *malomújítási elgondolásai:* a vízi-, szél- és taposómalmok soha eddig nem sejtett újításai. Látjuk a *víz sodra ellenében elmés csigaszerkezettel haladó teherhajó* rajzát és valószínűleg a hazai *kaszával való aratás* hatása alatt, ezt ajánlja beszédes képben a világnak a sarlóval való aratás helyett. És amint a cséplőket látjuk, amint a cséplés előtt a szalmáról a kalászt levágják, hogy gazdaságosabbá tegyék a termést, az akkori véráztatta magyar földre kell gondolnunk, ahol az életet adó kenyérmagvak lettek a lét nagy problémájává. — Megjelenik előttünk a *mai mentőövnek őse is*, amelyet mai elgondolásunknak is alapul szolgáló légtömlőkből állított össze.



Verancsics Faustus 1916-ban Velencében megjelent Machinae Novae cimű művéből



Verancsics Faustus arcképe (Juhász Kálmán: A csanádi püspökség története c. munkából)

A fejlett magyar kocsiipar hatása alatt Verancsicsnak a nagy feltalálónak agyában újfajta *ruganyos kocsik, kényelmes gyaloghintók* születtek meg és mindenütt ott kisért találmányaiban már a *munka racionalizálásának kérdése is.*

Valamennyi találmánya között azonban a legmerészebb és a legzseniálisabb a repülő embernek: a »*homo volans*«-*nak* alkalmatossága: *az ejtőernyő.*

Aligha tévedünk, ha ebben a találmányban, a hajdani magyar várkapitány hadi elgondolásainak egyikét véljük felismerni, amelynek első eszméje talán éppen a meredek sümegi várhegyet koronázó végvárban született meg, hogy a törökök ostromolta magyar végvárak vitézeinek, hírvivőinek módot nyujtson az éj leple alatt a vár zajtalan elhagyására; cselvetés és váratlan támadás előkészítésére.

Latinul, franciául, olaszul, spanyolul és németül írta meg »új gépeinek« magyarázó szövegét a csanádi püspök, akit önző kortársai még címzetes püspökségéből is kitúrtak. A mai *ejtőernyő* ősét e szavakkal mutatta be kortársainak a XVII. század egyik legzseniálisabb művében:

»Ha négy léccel kifeszítünk egy négyszögletes vásznat és négy sarkára kötelet kötünk, ezzel az ernyővel bátran leugorhatik az ember toronyból vagy más magas helyről, mert ha nem is fúj a szél az esés ereje szelet támaszt, amely visszatartja a vitorlát és az ember nem hevesen, hanem lassanként száll le a földre. Az embernek a vitorla nagyságával kell magát biztosítani...«

Az utolsó adat, amely Verancsics Faustusra fényt vet *Pázmány Péter*nek Nagyszombatban 1617. január 3-án kelt köszönő levele kora legfigyelemreméltóbb technikai találmányait bemutató munkáért...

Sebenicó mellett a kies Previc szigetén, a ferencesek templomában nyugszanak Verancsics földi maradványai. Sírfelirata is hirdeti örök kapcsolatát a *magyar* földdel, mert így hanzik:

FAUSTUS VERANTIUS
EPISCOPUS CSANADIENSIS

novorum praedicamentorum et novarum machinarum et fragmentorum historiae illyricae ac *sarmaticae* collector.

Napjaink nagy eseményei valósággá érlelték Verancsics Faustusnak életével és működésével szolgált nagy eszméjét: a *magyar-, olasz- és horvát nemzet* testvéri kézfogását. Ezt szolgálja még haló poraiban is a hajdanvaló magyar püspök. **Pálóczi Edgár**

KIS HÍREK

Keresztes háború *kezdett Európa a métely, a barbárság, a bolsevizmus vörös réme ellen. A keresztes háború, amely a repülőgépek tízezreinek égigzengő dübörgésével az Északi Jeges-tengertől a Fekete-tengerig nemrég megindult, egybeesik azzal az évfordulóval, amikor az ország fegyvert fogott a bolsevizmus ellen. A 21 év előtti kezdeményezésnél a ludovikások mellett ott voltak a repülők is, akik közül ma sokan emlékeznek ama gyászos napokra. A vörös rém azóta elpusztult az országból és a diadalmasan vonuló német haderő most készül leszámolni a vörös szellem moszkvai fellegvárával. A magyar repülők, akik sajátmagukon érezték a vörös ököl szorítását, meleg, kétszeres rokonszenvvel kísérik most a német fegyverek tisztító munkáját.*

A légoltalmi szolgálatra *beosztottak térítési díjra tarthatnak igényt. A napi térítési díj kiszámításának alapja 3 pengő. A napi négy óráig tartó szolgálat után ennek az öszszegnek 60 százalékát, négy-nyolc óráig terjedő szolgálat után 8 százalékát és nyolc órán túl terjedő szolgálat után pedig 100 százalékát kapja a kérelmező.*

A csurgói vitorlázó repülők *mult évi eredményeiken felbuzdulva, idén már népes csurgói tábort szerveznek: több mint huszan készülnek repülni. A legtöbben »A« vizsgára mennek, de szép számmal vannak a »B« és »C« vizsgások is. Az »A« vizsgások Cser Andor, a »B« vizsgások Józsa Pál tanár vezetésével indulnak a Hármashatár-hegyre.*

A Gamma sportrepülő szakosztály *most tette közzé 1940—41. évi munkáját. Az elmult évben sportrepülőik közül 16-an »C« vizsgát, 5-en »B« vizsgát és 29-en »A« vizsgát tettek. Összesen 52 üzemnapot tartottak és a motoros repülőgépvontatással együtt 1175 esetben szálltak fel. A levegőben eltöltött összes idő 117 óra 17 perc 50 másodpercet tesz ki. Az egyesület gépállománya a következő: 2 Tücsök iskolagép, 2 Vöcsök gyakorló gép, 2 Pilis középtelјesítményű gép és 1 Goevier kétülésés gép.*

Mi a tennivaló ejtőernyős támadás esetén

Az új világháború sok katonai meglepetéssel szolgált. Új fegyverek és hadigépek születtek és ezeknek újszerű alkalmazása a hadviselés új módszereihez vezetett. A szárazföldi és vízi haderő mellett *mint teljesen egyenrangú fél a légihaderő is döntő szerephez jutott.* Messzemenő alkalmazását megtalálhattuk a hadseregekkel karöltve vívott nagy csaták döntésének erőszakolásában, de módunkban volt tapasztalni nagysikerű önálló hadműveleteiket is. Ezek közé *az önálló vállalkozások közé sorolhatjuk az ejtőernyős támadásokat is.* A Németország és a Szovjet-Unió közt lejátszódó mérkőzés megindulásakor méltán kérdezheti bárki, hogy *országunk területét érhetik-e vörös ejtőernyős támadások?*

Nagyobb légierőkkel rendelkező nagyhatalmak, de kiváltképpen a Szovjet-Unió, amely ejtőernyős szervezetének kiépítését különösen szorgalmazta, bizonyára élni fognak e szervezetben rejlő katonai előnyök kihasználásával. *Megvan a lehetősége annak, hogy különleges feladatokat megoldó ejtőernyős osztagaik területeinken is megjelenhetnek.* A csatákban való részvételen felül ugyanis az ejtőernyősöknek lehetnek különleges feladataik is. A vörös haderő repülőgépei számára birtokba vehetnek repülőtereket, megrongálhatnak országunk élete szempontjából fontos közlekedési vonalakon hidakat, pályaudvarokat, alagutakat, *sőt kisebb ejtőernyős osztagok vagy egyes ejtőernyős személyek szabotázsfeladatokkal való megbízatása sem tartozik a lehetetlenségek közé.*

Elképzelhető szabotázsfeladataik: ipartelepek megrongálása, élelmiszerkészletek megsemmisítése, felbujtók és kémek légi úton való becsempészése.

Számolnunk kell tehát ellenünk irányuló ejtőernyős támadással. Gondoskodnunk kell ezért az elhárítás megszervezéséről is. Az ejtőernyős-elhárítás alapja a gondosan telepített *éber figyelőszolgálat, a távíróvonalak rongálása esetén is jól működő jellentésközvetítés.* A fegyveres elhárító osztagok készenlétbe helyezéséről is gondoskodnunk kell.

Minden magyar polgár, bárhol is legyen, tagja kell, hogy legyen ennek a figyelőszervezetnek, amely gondoskodik arról, hogy országunk területén bárhol földreszálló ellenséges ejtőernyősökről a leküzdésükre hivatottak mielőbb tudomást szerezzenek.

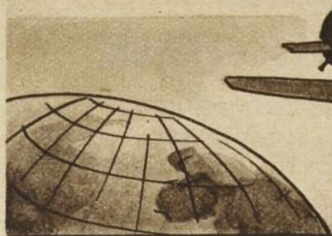
Ezért: *ha repülőgépet látunk, kisérjük azt szemmel mindaddig, míg el nem tűnik és figyeljük meg, hogy abból nem szállnak-e alá ejtőernyősök.*

Ha a repülőgépből ejtőernyősök bocsátkoznának alá, vagy valahol repülőgépek szállnak földre, azt a *leggyorsabb módon kell jelenteni a legközelebbi katonai parancsnokságnak, csendőrnek, rendőrnek, vagy más hatósági közegnek (pénzügyőr, vasúti állomás, postahivatal, jegyzői hivatal).*

A jelentés megtételére a legközelebbi magán, állami, vasúti távbeszélő-állomást is felhasználhatjuk. *Ha ejtőernyősök leszállását akarjuk távbeszélőn jelenteni, akkor amikor a kapcsolást kérjük, mondjuk be az »ejtőernyős beszélgetés« jelszót. E jelszó bemondására so*ronkívül és díjmentesen kapcsol a posta. Ha a bejelentésre távbeszélőt használunk, mindenkor mondjuk be pontos nevünket és lakcímünket is.

Ha távbeszélő nincsen, akkor a leggyorsabb eszköz (ló, gépkocsi, kocsi) igénybevételével kell a jelentést a legközelebbi katonai parancsnoksághoz, csendőrséghez vagy rendőrséghez eljuttatni.

Az észlelt ellenséges ejtőernyősök leküzdése az arra kijelölt fegyveres alakulatok feladata. *Az elhárítás sikere attól függ, hogy a lakosság megőrzi-e nyugalmát és határozottságát.* Az ismeretlen környezetben fellépő támadó mindig hátrányban van a védővel szemben, ha annak helyén van a szíve. *Mint minden küzdelemben, itt is a lélek fölénye hozza meg a sikert.*



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGIPOLITIKA

Az időjelzőszolgálat jelentőségét a légiháborúval kapcsolatban idejében felismerték Németországban és *az állami időjelzőszolgálat megszervezését és irányitását a légügyi minisztériumra bizták.* Ezt a rendszert a jövőben is fenntartják. Legalább is erre mutat az a hirdetmény, amely szerint az időjelzőszolgálatba felvételt nyerhetnek olyan 22-ik életévüket már betöltött, érettségizett fiatalemberek, akik a fizikában és a mathematikában jó eredményt értek el s akik legalább egy évet a légierőknél, a légvédelmi tüzérségnél vagy a repülő híradó csapatoknál szolgáltak. A tanfolyam elvégzése és a szakvizsga megszerzése után legalább 25 évi szolgálatra kell magukat kötelezniök.

Amerikában szintén csak olyanokat alkalmaznak az időjelzőszolgálatban, akik legalább három évet a légierőknél szolgáltak.

✱

Altiszti pilóták az amerikai légierőknél. Az amerikai hadseregben eddig csak tiszteket képeztek ki pilótának. A személyzeti hiány arra késztette az illetékes tényezőket, hogy ezen az elven túltegyék magukat. Egyelőre csak a haditengerészet határozta el, hogy 20%-ig altiszteket is alkalmaz pilótákul; ugyanezt a rendszert rövidesen a légi erők többi részénél is bevezetik.

✱

Az ír szabad állam kormánya repülőgépet és egyéb hadianyagot akart vásárolni az Egyesült Államokban. *Roosevelt* a vásárlást nem engedélyezte.

✱

Izland szigetére megindultak az amerikai hadianyagszállítások. Valószínű, hogy a szállítmányok nem az izlandi kormány számlájára, hanem az angol megszállócsapatok részére szólnak. *Roosevelt* az április kiviteli jegyzéken Izland számára 156 millió dollár értékű hadianyag kiszállítását engedélyezte. Ebből azonban csak 1.3 millió dollár értékű anyag került áprilisban leszállításra.

✱

Grönlandon amerikai csapatok szállottak partra és megkezdték a repülőtámaszpontok építését.

✱

La Guardiát, Newyork polgármesterét bízta meg Roosevelt az Egyesült Államok légvédelmének megszervezésével.

✱

Los Angeles légvédelmét megtévesztő világítóberendezésekkel akarják megoldani.

✱

Peruban is igyekszik támaszpontot szerezni az Egyesült Államok kormánya, haditengerészete és légierői számára.

KATONAI REPÜLÉS

Az olasz légierők az első háborús esztendőben 1439 ellenséges repülőgépet semmisítettek meg. Ugyanakkor 232 saját gépet vesztettek.

Az olasz légierők hősi halottainak száma: 514. a sebesülteké: 825, az eltünteké pedig 1613.

(A május havi veszteség: 79 hősi halott, 41 sebesült és 493 eltünt volt.)

✱

Az Anglia ellen intézett német légitámadások áldozatainak száma 1941 májusban: 5394 halott és 5181 sebesült. Ezzel a háború kitörése óta Anglia területén repülőtámadások következtében életüket vesztettek száma 39.678-ra emelkedett.

✱

Blomberg tábornagy, volt német hadügyminiszter és vezérkari főrök fia: *Blomberg* őrnagy a balkáni hadműveletek folyamán repülő halált halt.

✱

Ugyancsak hősi halált halt az Észak-Afrika fölött vívott légi ütközetben *Badoglio* olasz tábornagy, volt vezérkari főnök fia: *Paulo Badoglio* is, aki repülőtiszt volt az olasz hadseregben.

✱

A 72-ik légi győzelem. Mölders alezredes május 22-én aratta 72-ik légi győzelmét. A vezér és kancellár táviratban üdvözölte a kiváló pilótát.

✱

A »Bismarck« elsülyesztéséről közöl néhány részletet a svájci »Interavia«. Eszerint a hajó a »*Hood*«-dal szemben vívott győzelmes csatája közben szintén megsérült, de ez nem akadályozta meg mozgási szabadságában. Már közeledett a francia part felé, amikor egy »*Catalina*« tipusú partvédelmi felderítőgép felfedezte. (A Catalina-típusú gépeket Amerika szállította Nagybritanniának.) Az »*Ark Royal*« és a »*Victorious*« repülőgépszállító hajók nyomban elindultak a »*Bismarck*« megtámadására. A hajók torpedóvető gépei vették üldözőbe a hősiesen ellenálló német csatahajót, amelyet a találatok rövidesen mozdulatlanságra kárhoztattak s azután elsülyesztettek.

✱

Sydneyben is megkezdték az elsötétítési próbákat és a légvédelmi gyakorlatokat.

LÉGIFORGALOM

A »Réseau Aérien Francais«, Franciaország légiforgalmi vállalata a nyár folyamán nyolc vonalon bonyolít le rendszeres légijáratokat. Ezek közül Franciaország belterületén csak egy körforgalmi járat közlekedik, amely Vichyt Lyonnal, Marseillel és Toulouse-al köti össze, míg a többi hét Marseillet s ezen keresztül Vichyt a korzikai Ajaccióval, továbbá az északés nyugatafrikai francia gyarmatokkal, valamint Sziriával hozza közelebbi érintkezésbe. A Tunisz és Szíria között fenntartott légivonal menetrendjét hadműveleti okokból nem hozzák nyilvánosságra.

✱

Üzemi eredmények az amerikai légiforgalom elmult esztendejéről. Az Egyesült Államok 19 légiforgalmi társasága 1940-ben összesen 176 millió km-t repült és 2,779.113 utast szállított. A helykihasználás 57.9% volt. A teljes bevétel 75.8 millió dollárt, míg az üzemi kiadások összege 70.1 millió dollárt tett ki. Igy a nyereség 5.7 millió dollárra rúgott. A 19 vállalat közül azonban csak 12 zárta az üzemi évet nyereséggel. A többi 7 vállalat üzeme veszteséges volt.

✱

Ankara és Adana között megindult a légiforgalom.

✱

A Pan American Airways nyers bevétele 1940-ben 27.3 millió dollár volt. Ebből a tiszta haszon 2.26 millió dollár.

REPÜLŐSPORT

Németország 20 sport- és iskolarepülőgépet ajándékozott Szlovákiának.

✱

Az argentinai repülők az idén júniusban ünnepelték meg a 25 éves évfordulóját annak, hogy az Andokat szabadléggömbbel első ízben átrepülték.

✱

Kubában repülő-sportszövetség alakult a haderőnkívüli repülőkiképzés előmozdítására.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Gyújtó-lapok és gyújtó-csövek. Angol repülőgépek a múlt évben gyújtólapokat és gyújtó-csöveket szórtak le repülőgépekről Hollandia, Belgium és Észak-Németország fölött. Ezek a gyújtó eszközök celluloidból állanak, amelyhez fehér foszfor van erősítve. Ez száraz környezetben, a levegőn lángra lobban és meggyújtja a celluloidot is.

A lapok különböző nagyságban kerültek alkalmazásra. 2×8, 5×5, 10×10 cm-es darabokat találtak. Súlyuk 5—20 gr. A csövek hossza 10 cm. és belső átmérője 1.2 cm. Belsejét fehér foszfor tölti ki.

Ezeket a gyújtó eszközöket vizzel telt tartályokban szállítják az ellenséges terület fölé, ahol a vizes tartályokat a gyújtólapokkal együtt egyszerűen kiöntik. Amint a gyújtólapok megszáradnak és 16—18° C-ra felmelegednek, lángra lobbanhatnak.

A védekezés ellenük abban áll, hogy lehetőleg még a megszáradásuk előtt összegyűjtik azokat.

✱

Az United Aircraft, amerikai repülőgép koncern, amelyhez a többi között a Pratt-Whitney motorgyár, a Hamilton Standard légcsavargyár, a Vought-Sikorsky repülőgépgyár is tartozik, 13 millió dollár tiszta nyereséggel zárta le az 1940. üzleti évet, az előző évi 9 millió dollár nyereséggel szemben.

A koncern által előállított gyártmányok értéke 126.7 millió dollárt tett ki (1939-ben: 51.1 millió dollárt). Ezek 70%-a külföldi számlára készült. Érdekes, hogy a vállalat 1940-ben 20.6 millió dollár adót fizetett az 1939. évi 1.9 millióval szemben.

1940. végén 445 millió dollárra rúgó leszállítatlan megrendelése volt a gyárnak. A gyár ugyanekkor 20.000 alkalmazottat foglalkoztatott és további 3000 munkás állott kiképzés alatt. Egyedül a Pratt—Whitney-motorgyár 12.000 munkást foglalkoztat. Ennek a gyárnak 1942 június 30-ig az amerikai légierők számára 35.0000 darab repülőmotort kell leszállítania. További 10.000 darab Pratt—Whitney-mintájú motort kell legyártani licencia alapján a Ford-gyárnak és a General Motors-koncernhez tartozó Buick-gyárnak.

✶

A Junkers-koncern Németországban 20 millió márka alaptőkével új alumínium-gyárat alapított. A vállalat neve: Hansa Leichtmetall A. G.

✶

Brazilia német Focke—Wulf gépeket gyárt. Brazilia kormánya Németországban megvásárolta a Focke—Wulf Fw—58B »Weihe«-típusú — Magyarországon is jól ismert — kétmotoros bombázó gyakorlógépek gyártási jogát.

✶

Légipostai levelezés filmen. Az angolok a következő levelezési rendszert vezették be a Közel-Keleten harcoló katonák és angliai hozzátartozóik között: A feladó a közölnivalókat leírja egy nyomtatványra, amelynek aljára nagy betűvel rá kell írni a címzettet. Az ily módon összeállított leveleket keskenyfilmre veszik fel s a levél helyett csak a filmet szállítja a repülőposta a címzetthez, ahol a filmről másolatot készítenek és így kézbesítik azokat. Ilyen módon nagy súlymegtakarítást lehet elérni, mert egy közlemény mindössze 0.1 gr-ot nyom, vagyis a század részét egy normális légipostai küldeménynek.

✶

Gigantikus méretű vízi repülőgép tervéről beszélt *Glenn L. Martin,* ismert amerikai repülőgépszerkesztő abból az alkalomból, hogy őt tüntették ki az idén az 1940. évi Guggenheim-éremmel. Az óriási vízi repülőgép repülő súlya — tervei szerint — 113 tonnát nyomna és sebessége elérné az 500 km-t. 6000 km-re 36 tonna bombát, 11.000 km-re pedig 18 tonna bombát tudna szállítani.

✶

A Reed-éremmel az idén Hugh L. *Dryden* kutatót tüntették ki Amerikában, az áramlási folyamatok és ezzel kapcsolatban a szárnyprofilok korszerűsítése terén elért sikeres kutatásaiért.

✶

Az Egyesült Államok repülőgép termelését amerikai források szerint 1941 májusban 1600 repülőgépre, 1941 júliusban 1800 repülőgépre, 1942 júniusban pedig 4300 (?) repülőgépre becsülik. Az idei májusi és júliusi számoknak az iskola- és gyakorlógépek beszámításával esetleg hitelt lehet adni. Ellenben az egy év mulva bekövetkező toronymagas ugrás a jelek szerint csak jámbor óhajtás marad

✶

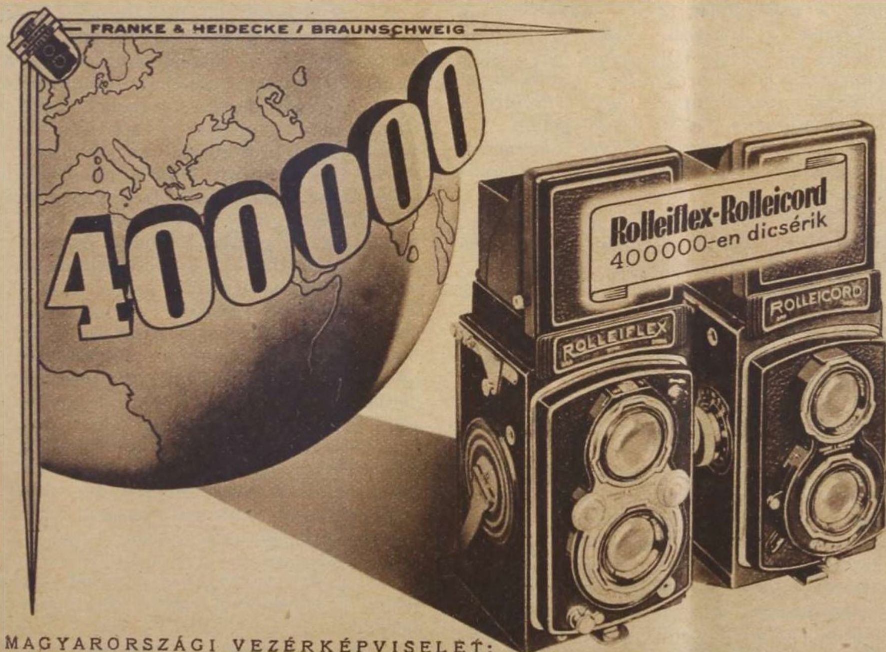
Anglia repülőgépgyártását a hajótérveszteségek következtében fellépő nyersanyaghiány erősen hátráltatja. Egyes repülőgépgyárak kénytelenek emiatt időleges gyártási szüneteket tartani.

✶

A Douglas-repülőgépgyár minden képzeletet felülmúló virágzásnak indult. Amíg 1939-ben 60 millió dollár értékű repülőgépet gyártott, addig 1940-ben ez a szám 100 millió dollárra emelkedett. A teljesítetlen megrendelések összege a múlt év végén 350 millió dollárt tett ki. Ugyanakkor tárgyalások folytak, hogy a cég további 800 millió dollárra rúgó újabb megrendelést kapjon.

A gyár alkalmazottainak száma: 26.000 fő. A long beachi és a tulsai leányvállalatok beállítása után 55.000 alkalmazottja lesz a Douglas-csoportnak.

A gyár szereldéjéből ezidőszerint 150 repülőgép kerül ki havonta.



MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:
HÜTTIG GERHARD
BUDAPEST, V., SZENT ISTVÁN-TÉR 4—5.



FOTÓ
RÁDIÓ
GRAMOFON
osztályunk
felkészültsége, teljesítménye a legnagyobb igényeket is kielégíti
Fényképezőgépekben óriási választék
A legolcsóbb box-gépektől a legmodernebb készülékekig (Leica, Zeiss-Contax, stb.), fényképezőcikkek, tartozékok, anyagok, stb.
CONTAX-LEICA SERVICE
Nagykovácsy
BUDAI FIÓKÜZLETE
XI. Horthy Miklós-út 39. sz.



Egyenruhát, polgári öltönyt
készít
Nagy Kálmán
IV. Kossuth Lajos-u. 6
(Saját ház) Tel.: 183-659
Alapíttatott: 1895



ÉN IS REPÜLŐ LESZEK?

REGÉNY. ÍRTA: MÓNOS FERENC

(3)

— Ezerötszáz fordulattal csinálja a fordulókat, Kocogh.

— Tudom, — bólintott.

— Minden bevégzett forduló után körülnéz és megállapítja, hol van? Megértett?

— Igen, — válaszolta.

Patkó felnézett az égre.

— Kis, déli szelünk van, — mondotta — vigyázzon, ne tolja el a gépet. Állandóan az északi légtérbe repüljön, a templomtorony fölött fordulózzon.

Andris szeme türelmetlenül nézett a starton álló indító felé. Rendben van, öreg Patkó, — gondolta — csak már engedj mennem.

— A feladat végén vigyázzon az iskolakörbe való besorolásnál. Ne repüljön a másik nyakára. Tartson távolságot az előtte repülő géptől. — Megveregette Andris vállát. — Mehet.

Andris intett a szerelőnek, az bebujt a gép szárnya alá és a kerekek elől kirántotta a fékbakokat. A kétfedelű Hungária-típusú gép kicsit megmozdult, a szerelő kiszaladt a gép balszárnya mellé, felemelte a két fékbakot, ezzel jelezte, hogy szabad az út.

— Végre, — sóhajtott boldogan Andris. Balkézzel óvatosan, lassan benyomta a gázkart, a fordulatszám ezerre emelkedett. Ballábával gondolatnyit nyomott a lábkormányon, a lassan mozgó gép balrafordult az indító felé. Andris közben elvégezte a kormányokkal az előírt mozdulatokat, a balkormányt előre-hátra, jobbra-balra mozgatta, szemével követte a csűrőlapok mozgását, a kormánylapok emelkedését, süllyedését. Az indító felemelte magasra a piros és fehér zászlót, Andris hátranézett. A repülőtér szélén a gabonakeresztek között most suhant be egy gép, a nap sugarai végigsiklottak az ezüst szárnyakon. Borsos Béni ült benne, megismerte a pirosgumiszalagos szemüvegjéről, a gép két kereke elérte a földet, kicsit nagyobb sebességgel szállt le, mint kellett volna.

Az indító Borsos gépét elintette, kivárt egy pillanatig, a fehér zászlóval Andrisra mutatott. Andris felemelte balkezét, erre a piros zászló vízszintesbe lendült a start irányába.

— Indulás, — mutatta a zászló.

Andris karját visszahúzta, a gázkart ismét benyomta, fokozatosan a mótor dörgése mind erősebb lett, a gép előbb lassú, majd erősebb mozgásba jött. Andris balra, előre nézett, a repülőtér túlsó szélén álló két nyárfát vette célba a gép orrával, a fűtenger összefolyt a rohanó kerekek alatt, a zökkenések egyre gyengültek, a gázkart tövig benyomta, a felhajtóerő a gépet felemelte a földtől. Andris kissé belehúzott a magassági kormányba, félszemmel még látta, hogy a hangárok elmaradtak, balkéz felől az előbb célbavett nyárfák most suhantak el a gép alatt, a körözö gépek után visszamaradó légcsavarszél meg-megdobta a Hungáriát, utána rögtön visszalendült a gép eredeti fekvésébe. — Egy nagy fordulóval emelkedem ezerig, — gondolta Andris — lenézett, a gép alsó szárnya alatt egymásután bukkantak elő a pirostetejű és zsúpfedeles falusi házak. A falut átszelő kis patak a kopár legelő mellett a halványzöld akácos tövénél nyálkászöld tóvá öblösödött. A tavon fehérhátú libák és tarkatollú kacsák ültek. A mótor hangjára felriadtak és a libák élénk szárnycsapásokkal felemelkedtek és a kis libapásztor lány feje felett a legelőt vették célba, a szürkésbarna juhnyáj felé menekültek riadtan.

Andris mosolygott. Tekintete átfutott a műszerfalon, a fordulatszámláló ezerhatszázötvenet mutatott, visszahúzta a gázkart, annyira, hogy a fordulatszám leesett ezerötszázra, kímélni kell a mótort, emlékezett Gallyas százados úr hangjára. A magasságmérő csontsárga mutatója állandó emelkedéssel jelezte a gép és a föld között növekvő távolságot. Ahogy a csontsárga mutató emelkedett a fekete korongra festett számok között, úgy hűvösödött a légcsavartól felkavart levegő.

A két hattyútollat utánzó felhő mozdulatlanul állt az égen, a falu főutcáján, a fűszerüzlet előtt megálltak az emberek, a fűszeres kijött a boltból, betette az ajtót, balkezében egy fehér papírzacskót szorongatott, jobbkezével elfödte a tűző napot, úgy figyelte a templomtorony fölött forgó gépet.

— Amondó vagyok, ügyes ember ülhet benne — mondta az egyik csizmás férfi.

— Most miránk mutat a szárnyával, látod-e? — bökte oldalba a mellette bámészkodó fehérrokolyás asszonyt. — Isten segíts, el ne hagyj, csak közénk ne essen — kiáltotta az asszony. — Mán csak jobb az ekeszarvánál ballagni, mint ott fönn táncolni a mennyország közelében.

— Kenteknek az ekeszarva jó, annak meg a gép kormánya — jegyezte meg a fűszeres.

Erre mindnyájan bólogattak. Bizonyára úgy van, hisz a boltos a falu esze, csak a pap tud többet, mint ő.

Andris lelke tényleg a mennyország közelében táncolt. A hattyúszárnyakat utánzó felhők, az alulról fel-felcsillanó aranykereszt, a szürke templomtorony tetején, a barna, zöld, sárga, fekete csíkokra szabdalt föld és a fordulók közben előtünedező, messzi város fölött elterülő kékesszürke füst-lapok egyetlen boldog érzéssel töltötték be Andrist. A gép most billent ki egy jobb fordulóból, a törzse a falu főutcájával párhuzamosan szaladt észak felé. A város szélén gyárkémények pipálnak, a falu házait a masinálógépek száraz kalászporral burkolják be. A falu dolgozik a városnak, — a város gyáraiból falura kerül a munka eredménye, foglalta össze a képet Andris képzelete. Öntudata visszatér a gépre, előrenyomta a botkormányt, a mótor hangja erősebbé vált, a sebességindító százhatvanra ugrott, becsürt balra, bakancsával kicsit megnyomta a lábkormány balszárát, a gép engedelmesen bedőlt, a szárny vége majdnem függőlegesen mutatott a templomtoronyra. A jobbszárny hegye a hattyúszárnyat utánzó felhő szélét karcolta, meghúzta a botkormányt, a mótor hetes hengere ráfeküdt a messzekéklő horizontra és a gép újabb körsétába kezdett. A torony egyhelyben állt, a világ forgott az aranykereszt körül. A teljes körfordulat végén Andris a forgás kezdetén végrehajtott kormánymozdulatok visszáját alkalmazta, a gép ismét egyenesbe lendült, levette a gázt, megnyomta a gép orrát, a botkormány enyhe előretolásával és csigavonalú siklással merült lefelé a gép.

— Azt hiszem, jól csináltam, — gondolta — még három feladat és jön a vizsgarepülés. — Ötszáz méteren ismét egyenesbe vette a gépet, a lábkormánnyal belépett balra, kezével a botkormányt jobbra vágta, a két egyidőben végrehajtott mozdulat a gép baloldalra dőlése lett és szinte előrehaladás nélkül csúszott le a szárnyán az egyre növekvő hangárok fölé. A csúszás jellegzetes szelét érezte arcába vágódni. Mintha a fél arca állandó százhúszkilométeres szélben lenne, arcának másik fele pedig szélcsendes vidéken napozna. Kétszáz méteren kivette a gépet a csúszásból, a gázkart egészen hátrahúzta, a mótor lehalkult és bal siklófordulóval célbavette a T alakú leszállójelet. A repülőtér szélén még három méter magasan volt, a föld mindig közelebb jött, a felszálláskor célbavett két nyárfát újból megpillantotta, érezte a gép jellegzetes süllyedő mozgását, lassan belehúzott a botkormányba, enyhe ütődést érzett, a kerekek elérték a földet, a kormányba még egyet húzott, a gép farka szinte a kerekekkel egyidőben tapadt a földhöz.

— Három pont — állapította meg Andris. — A mai élvezetnek vége, — gondolta — délben kezdődik az őrszolgálat. Állok elébe. — A gép futása csendesedett s Andris a gépet mérsékelt

gázadással visszavitte az indulási vonalra.

Asztalos Náci felcsatolt bőrsapkával már várt rá.

— Gyere no, gyere már, — kiáltotta — én is akarok repülni. Jó a gép?

— Kitűnő!

— Dobál a levegő?

— Még nem, de te már kaphatsz egykét bőét. Miklósnak biztosan jut levegőkémény. Milyen volt?

— Jól csináltad a fordulókat. Patkónak is tetszett, úgy láttam, az öreg is téged figyelt.

— A százados úr?

— Az hát. Mássz már ki, ne aludj.

Andris kiugrott az ülésből a földre, jókedvűen hátbavágta Nácit.

— Eredj ha tudsz, eredj ha gondolod . . .

Az ősmagyarok váltott lovakkal nyargaltak a nagy magyar rónán, a késői unokák egymást váltogatva nyargalnak a nagy magyar róna fölött.

VI.

— Ohó fiú, ez a priccs az enyém. Tolódj balra, az a hely még szabad. Andris vállat vont.

— Nem mindegy, kemény az valamennyi.

Az ablakkal szembenlévő priccsre dobta a pokrócát, az aluminiumcsajkát, két könyvet az asztalra tett, kihúzott a zsebéből egy barna dohányos szelencét. Leült a pokróc sarkára és a jóllakott, tökéletesen boldog ember mozdulatával pödrött egy cigarettát.

— Szép időnk van, János, — szólt.

— Abbizony, — felelt a szomszédja — jó repülőidő.

— Szombat van, — ma délután nincs repülés.

— No persze, tudom. Hol állsz őrséget?

— Kettes kapu. Jó messze van.

Kinn a gonió-háznál? El ne aludj éjjel az öreg fahangárnak dőlve. Tudod mit kapsz érte!

— Bízd csak rám, — mondta Andris. Száját kerekre formázta és a cigaretta füstjét karikákban tolta ki rajta. Az egyik karika nagyon jól sikerült, megállt az asztalnak támasztott szék fölött és kékesszürke gyűrűje önmaga körül pörgött. Csöndben nézték a füstkarikát, a folyosón bakancs csattogott. Andris felállt, nyújtózkodott, szétfújta a füstkarikát.

— Itt a fölvezető, megyek, viszlát.

— Szervusz.

*

A kettes kapu a repülőtér északi sarkát zárta le.

A kerítésen kívül a nyugati oldalon vizesárok húzódott végig, északról kocsiút vezetett a négy kilométerre fekvő városba, a kocsiút tulsó oldalán kukoricás zöldelt. Ez a vidék a repülőtér legelhagyatottabb része. Földbeásott benzinraktár szellőző csöveit a bozót eltakarta, az árok felőli oldalon közvetlenül a kerítés mellett betonbaágyazott háromméteres vasállvány, sötét lett. Erre szerelik a kijavított mótorokat s azokat járatják húsz, harminc óráig egyfolytában. Az árok tulsó oldalán elterülő föld gazdája sohasem vet már gabonát, mert a mótor által kavart légörvények kivernék a szemet a kalászból. A mótorállványon túl fekvő fahangár sarkáig terjedt Andris mozgási körlete.

A városból a gyárkémények felől vonatfütty hallatszott, a kerítés alatti árokban békák vartyogtak. A vartyogást és a füttyöt az őrbódé előtt álló Andris egyforma erősnek érezte. Tekintete körbeszaladt a rábízott területen, megfordult, egy vállrándítással megigazította puskáját, -- mingyárt könnyebb — gondolta. Andrisnak könnyű volt a puska, könnyű volt a szolgálat, erő és lendület volt minden mozdulatában. Az északi kapu rácsozatán keresztül ferdén verődik a napfény a földre. A rács és fénynyalábok húsdarálóból kinyomott húspálcikáknak tűntek Andrisnak. A repülőtéren csönd volt, két pacsirta játszott a levegőben a térség fölött, Andris szemét rajtuk felejtette. Ezek itt keltek ki a kerítés tövénél — gondolta — cicfarok és szamártövis eltakarta fészküket, ezért maradtak meg. Lám még a szamártövis is hozhat hasznot. Az út végén, amelyik a városba torkollik, ott ahol a két oldala egy pontban találkozik, kis fehér folt tűnt fel. Kerékpározó nő, vélte Andris. Az öreg hangár felől gyanús zaj hallatszott. Arra fordult, két patkány surrant az ereszcsatorna alá, a kő, amit elkésve közéjük vágott, tompa visszhangot vert a repülőgép dobozán. A mesebeli óriások csak kalapdobozként használhatnák a repülőhangárokat. Az egyes kapunál ketten álltak. Andris felemelte a messzelátót. Asztalos Pali és Pintér Miki alakja, várják a kapunyitást. Eszébe jutottak Náci délelőtti szavai: öregem ma nem ebédelek, mert tizenkét óra harminckor a kioszkban döntő mérkőzés lesz Vermessel. Vermes tűzéronkéntes, jóbarátjuk állítólag tizenkét krémest tudott egyhuzamban megenni. Náci a szokott modorában rögtön válaszolt: ha egy tüzér tizenkettőt, egy repülő tizenötöt. Az egész önkéntes század kivonul a ma délutáni mérkőzés színhelyére. Még talán hujhuj-hajrával is biztatják Nácit evés közben, — mosolygott Andris. A távcsövet visszadugta a tokjába, a puskaszíjjon ismét rántott egyet és lassú lépésben megindult a fahangár felé.

Ezüstcsengésű hang állította meg.

— Kéremszépen . . .

Megfordult.

Aranyszőkehajú, barnárasült arcú, fehérruhás mosolygósarcú lány állt a vasrács mögött. Balkezével a kerékpár kormányát fogta, a másikkal kipirult arcába hulló hajfürtöt igyekezett apró füle mögé bujtatni. Rövid zoknik takarták a keskeny bokát, karcsú lábait szabadon égette a ferdén álló napkorong.

— Szép vagy, — gondolta Andris. Gyönyörű vagy, — érezte minden porcikáját a további szemlélődés után.

— Kérem szépen . . .

Andris a tegeződő álomból felébredt a magázódó valóságra.

— Tessék!

— Kérem szépen, ma délután nincs repülés?

— Sajnos, nincs . . .

— Kár, pedig azért jöttem ki, hátha láthatok közelről repülőgépet. Bizonytalan hangon folytatta:

— Nem tud rajtam segíteni?

A lány ballába egy szarkalábat nyomott a porba. Most a cipőjével tapossa — gondolta Andris — húsz év mulva a szeme gödrébe vándorol a szarkaláb. Ez az isteni igazságszolgáltatás! Az út két szélén végighúzódó vízlevezető árkot belepte a por. Az árokparton felejtett vadvirágokat még egy botanikus sem tudta volna megkülönböztetni egymástól. A vadzsálya és az ökörfarkkóró egyformán szürke, porlepett volt. Időnként a port az út közepére kotorja egy ember. Így nem kopik annyira az út, a tüdőbaj terjedését azonban ez a balkáni útmegóvás jobban elősegíti.

A lány apró lába porban — mosolygó, gödrös arca, hullámos haja napfényben fürdött, szemei pedig kérdőn hunyorgatva figyelték Andrist.

Az végre megszólalt.

— Esetleg segíthetnék, de azt se tudom, hogy kin segítenék . . .

Közelebb lépett a kapuhoz.

— Kocogh András, — mutatkozott be. A puskaszíjjat megint megrántotta. Az egész ember puskával együtt vigyázzban állt a lány szépsége előtt, csak a tekintete és érzései futottak át a kapu rácsain egészen a lány arcáig.

— Én meg Zsuzsi vagyok. Vermes Zsuzsi, — mondotta maga elé nézve a lány.

A szarkaláb még megértette Zsuzsi bemutatkozását, Andrisnak erőlködnie kellett, hogy kivegye a lány szavait.

Ismét lépett kettőt, bakancsa egy kavicsot röpített a kapunak. Éleset csattant a kő a vason, a virágok tovább hallgattak, ők ketten hirtelen nem tudták mit kezdjenek a csönddel és a zörejjel.

Úgy érezték, hogy a napfény csak rájuk süt a zümmögő csönd és a szürkésfekete fahangár őket figyeli, zavart, boldog mosolyukat.

— Támassza a kerékpárt a kapuhoz, Zsuzsika, — törte meg a csöndet Andris — aztán együtt kitalálunk valamit. Jó?

— Az én bátyám is katona, — mondotta Zsuzsi.

Már nem a repülés volt a fontos, csak az, hogy témát találjanak, ürügyet ahhoz, hogy egymásban gyönyörködjenek.

— Tüzérönkéntes, — folytatta a lány — ő is repülő szeretett volna lenni, de szüleink nem engedték. Ma is a repülőkkel ment a kioszkba, valami krémesevő versenyre. Nagyon szereti a krémest. Ez nem bűn — úgy-e?

Andris csak itt-ott értette a lány szavait. Inkább a hangjára figyelt és az ajkára, ahogy pirosan mozgott és a szavak közt előtünedező fehér fogsorában gyönyörködött.

— A szeretet nem bűn, — állapította meg Andris, majd elmélázva hozzátette — a szerelem pedig a legszebb erény! Igaz, Zsuzsika?

Zsuzsika feleletét Andris már nem hallotta, mert érces hang riasztotta fel mindkettőjüket.

— Erre majd én felelek, *önkéntes úr!*

Andris, mintha vipera csípte volna meg, megfordult. Gallyas százados állt előtte.

A nap tovább sütött, a rétek, szántások, szarkaláb és szamártövis együtt forogtak a földdel, Andris fölött azonban beborult az ég. Gallyas szeméből villámok cikáztak, Andris körül forgott minden, már csak a mennydörgés hiányzott a kép teljességéhez. Az sem maradt el!

(Folytatjuk)

Gazdasági figyelő

A Magyar Asphalt rt. hatvanharmadik közgyűlését tartotta meg. Az igazgatóság az üzleti eredményt a jövő év számlájára vitte át.

A Magyar Pamutipar rt. május 30-án tartott közgyűlésén terjesztette elő az elmúlt üzletévről szóló jelentését. A tiszta nyereség 505.168 pengő. Az osztalékot 3 pengőben állapították meg.

A Magyar Vasúti Forgalmi rt. igazgatósága az 1940. üzletévre 1.50 pengő, vagyis 6 százalék osztalék fizetését határozta el. A tiszta nyereség 1,143.662 pengőre rúg. Értékcsökkenésre 442.315 pengőt fordítottak.

A Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára (Trust) május 23-án tartott közgyűlésén jóváhagyta az 1940. évi mérleget és elhatározta, hogy a 12. sz. osztalékszelvényt 2 pengővel váltja be.

A Magyar Jelzálog Hitelbank május 27-én tartotta 70-ik közgyűlését. Az elmúlt üzletévről szóló mérlegben a váltótárca 2.5 millióval szerepel, az előzőévi 1.4 millióval szemben. Az adósok tétele 2 millió pengőre csökkent. Az ingatlanok 1.7 millióval szerepelnek a mérlegben. A 2.2 millió alaptőke mellett a tőketartalék 2.5 millió. A betétállomány 1.3 millió, a hitelezők tétele 1.6 millió pengő.

Magyar Viscosa rt. cég alatt a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank a Hungária Műtrágya, Kénsav- és Vegyipar rt., a Péti Nitrogén Művek rt. és a Salgótarjáni Kőszénbánya rt. közreműködésével új vállalat alakult *9 milió alaptőkével.* Az igazgatóság tagjai: ifj. Benes József, Bessenyei Zénó, Faragó Aladár, dr. Heinrich Antal, dr. Inántsy-Pap Elemér, ifj. gróf Károlyi Gyula, dr. Lamotte Károly, Simontsits Elemér, Zalai György és vitéz Zsilinszky Gábor.

A Hungária Műtrágya, Kénsav- és Vegyiipar rt. a közeljövőben nagyjelentőségű fúziós tranzakciókat hajt végre. Az errevonatkozó tárgyalások már befejezést nyertek.

A Chinoin Gyógyszer- és Vegyészeti Termékek Gyára rt. most tartott közgyűlésén az igazgatóság bejelentette, hogy a vállalat *tiszta jövedelme 440.033 pengő.* A közgyűlés az igazgatóság javaslatára a nyereségből 144.820 pengőt osztalék fizetésére, 100.000 pengőt a tartalék gyarpításra, szavazott meg és elhatározta, hogy 100.000 pengő befektetéssel munkáscsecsemőotthont létesít, 50.000 pengőt pedig az alkalmazottak új segélyalapjának juttat.

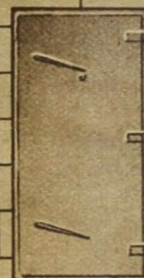
A Nemzetközi Gépkereskedelmi rt. június 14-én tartott ülésén megállapította, a mult üzletév mérlegét, amely 294.333 pengő leírás után 50.301 pengő tiszta nyereséggel zárult.

Az Első Magyar Gyapjúmosó és Finomposztógyár rt. június 17-én tartotta közgyűlését. Az 1940. évi mérleg 645.742 pengő nyereséggel zárult. A vállalat évi forgalma meghaladta a 7.3 milliót. Az üzletmenet lehetővé tette, hogy a vállalat ebben az évben osztalékot fizessen, amely részvényenként 45 fillér. A vállalat jelentős összegeket fordított szociális célokra. Az alkalmazottak nyugdíjalapját 370.000 pengővel dotálta.

A Ganz és Társa Villamossági, Gép-, Waggon- és Hajógyár rt. június 17-én tartott ülésében megállapította, a multévi mérleget, amely a szokásos leírások után 243.556 pengő nyereséggel zárult. Az igazgatóság a közgyűlésnek javasolni fogja, hogy ezt a nyereséget a jövő év számlájára vigyék át.

A Hazai Fésűsfonó- és Szövőgyár rt. 1940-ik üzletévét 292.007 pengő tiszta nyereséggel zárta, a június 30-i közgyűlés 5 százalék osztalék fizetését határozza el.

DEICHSEL



Gázajtók

BUDAPEST
XIII. VÁCI-ÚT 98.
Telefon: 298-996

KÉRJÜK ELŐFIZETŐINKET, HOGY CÍMVÁLTOZÁS, VAGY MÁS REKLAMÁCIÓ ESETÉN NEVÜK ELÉ OKVETLENÜL IRJÁK TÖRZSSZÁMUKAT.

A törzsszám a lap címszalagán van.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Vöcsök. Az illető nem ismeri a cikkírót, fogalma nincsen az egész zavaros ügyről s hálás lenne, ha alkalomadtán személyesen elmagyarázná neki: miről van szó tulajdonképpen. — **Diák, 6242.** Az elgondolása megvalósítható, mégpedig pontosan úgy, amint levelében írta. — **Maróthy.** A kerületi elöljárók legutóbbi értekezlete foglalkozott ezzel a kérdéssel. Erre a célra a főváros a légoltalmi parancsnokok útján kérőlapot bocsát rendelkezésre, ennek kitöltésével lehet kérni az elöljáróságoktól a légoltalmi díj megállapítását. — **K. Zoltán.** A veréb 29, a fecske 220, a füsti fecske 320 kilométeres óránkinti sebességgel repül.

Szabadkai. Ma a földön 2796 nyelvet beszél az emberiség. Ha az élő nyelvekhez hozzászámítjuk a holt nyelveket is, úgy a világ 6760 nyelvet beszél. — **Univers.** Ebben a rovatban csak közérdekű kérdésekre adunk választ. Többször megüzentük már, hogy előfizetőink címváltozás vagy más reklamáció esetén leve lükre okvetlenül írják fel előfizetési törzsszámukat. A törzsszámot a lap címszalagán közöljük. — **Besztercei fiúk.** Egyetlen politikai hitvallásunk van: mindenáron és mindenképpen a magyar nemzeti repülésügyet szolgálni. Ebből nem engedünk, de más nem is érdekel minket.

Nagykárolyi olvasó. Önnek van igaza, mert a »Protegom« nevű gumikonzerváló hatása nem abban nyilvánul, hogy a bekent felületen szigetelő réteget képez, hiszen ez a használati gumitárgyról amúgyis gyorsan lekopna, hanem behatol a gumi anyagába, azt teljesen átjárja, frissen tartja és kiszáradását vegyi összetételénél fogva megakadályozza. Ezáltal nemcsak az abroncsot és tömlőt, hanem minden gumiból készült használati tárgyat ajánlatos egyszer »Protegom«-mal bekenni. Eredményességének legjobb bizonyítéka, hogy a több mint ezer kocsival rendelkező Szürketaxi vállalat, több éves kísérlet után most rendszeresen használja.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer, *minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. sz. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.



FAG

GOLYÓSCSAPÁGY KÉPVISELET

HESZ ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22

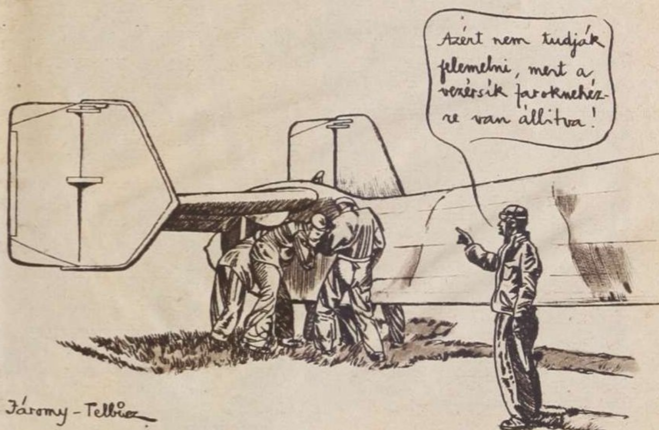
TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

REPÜLŐHUMOR

Jaj de jó repülőnek lenni!



Magassági vizsgán.



Magyarázat.

Adakozzunk a REPÜLŐ-ALAPRA



A FELHŐK VILÁGÁBAN

nincsen megállás, sem közbenső állomás. Az üzembiztonság és tartósság tehát különlegesen fontos. Ezért szereli a mótor- és repülőgépgyárak legnagyobb része az SKF csapágyakat, azt a gyártmányt, amelyet a sikeres óceánrepülések majdnem mindegyikénél használtak.

SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55